

VENDIM
Nr. 13, datë 11.1.2017

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “PËR KONTROLLIN SHTETËROR PORTUAL NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË”¹

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, të shkronjës “a”, të nenit 401, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, dhe të nenit 10, të ligjit nr. 10109, datë 2.4.2009, “Për administratën detare të Republikës së Shqipërisë”, me propozimin e ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e rregullore “Për kontrollin shtetëror portual në Republikën e Shqipërisë”, sipas tekstit dhe shtojcave që i bashkëlidhen dhe janë pjesë përbërëse e këtij vendimi.
2. Ngarkohet ministri i Transportit dhe Infrastrukturës të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të aneksit B/II, të kësaj rregulloreje.
3. Ngarkohet Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës për zbatimin e këtij vendimi.
Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Edi Rama

RREGULLORE
PËR KONTROLLIN SHTETËROR PORTUAL NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË

PJESA A
TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Qëllimi

Qëllimi i kësaj rregulloreje është:

1. Të përcaktojë rregullat për inspektimet e Kontrollit Shtetëror Portual (KSHP);
2. Të veprojë në përputhje me kriteret cilësore të parashikuara në ‘MOU të Parisit’ përfshirë në Aneksin A/I; dhe
3. Të përmirësojë ndjeshëm standardet e transportit në ujërat që janë në juridiksionin e Shqipërisë:
 - i) Duke rritur përputhjen me legjislacionin ndërkombëtar për sigurinë detare, sigurimin detar dhe mbrojtjen e mjedisit detar dhe kushtet e punës dhe të jetesës në bordin e anijeve të të gjithë flamurëve;
 - ii) Duke përcaktuar procedura të përbashkëta për inspektimin dhe ndalimin përkatës nga KSHP dhe harmonizimin e procedurave të inspektimit apo të ndalimit sipas ekspertizës dhe eksperiencës së Memorandumit të Parisit;
 - iii) Zbatimin e një sistemi të Kontrollit Shtetëror Portual me qëllimin për inspektimin e të gjitha anijeve në varësi të shkallës së rrezikshmërisë së tyre.

Neni 2
Përgatitja e rregullore

Kjo rregullore përmban si më poshtë:

- a) Pjesa A: – Përmban çështje të përgjithshme;
- b) Pjesa B: – Përmban standardet teknike që duhet të zbatohen nga Kontrolli Shtetëror Portual;
- c) Pjesa C: – Përmban rregullat për kryerjen e inspektimit nga KSPH-ja.

¹ Ky vendim i Këshillit të Ministrave përafron plotësisht Direktivën 2009/16/EC, të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të datës 23 prill 2009, mbi kontrollin shtetëror portual, botuar në Fletoren Zyrtare L 131, datë 28.5.2009, faqe 57 – 100, me CELEX 32009L0016 dhe Direktivën 2013/38/EU të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, e datës 12 gusht 2013 për amendimin e Direktivës 2009/16/EC, botuar në Fletoren Zyrtare L 218, datë 14.08.2013 faqe 1 – 7 me CELEX 320138L0038.

Neni 3 Përkufizime

Për qëllimet e të gjitha pjesëve të kësaj rregulloreje zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1. Anije: - Do të thotë mjet lundrues detar për të cilën zbatohen një apo më shumë pjesë të Konventës, me flamur të ndryshëm nga ai i Shtetit të Portit.
2. Anije në spirancë: - Do të thotë anija në një port apo zonë tjetër brenda juridiksionit të portit, por jo në kalatë, që kryen ndërlidhjen anije/port.
3. Ankesë: - Do të thotë çdo informacion apo raport i paraqitur nga ndonjë person apo organizatë me interes legjitim për sigurinë e anijes, që përfshin interesin mbi sigurinë apo të rrezikun e shëndetit të ekuipazhit të tij, kushtet e punës dhe jetesës në bord si dhe parandalimin e ndotjes.
4. Arsye të qarta: - Do të thotë të dhëna që sipas gjykimit profesional të inspektorit/ specialistit çojnë në një inspektim më të detajuar të anijes, pajisjeve të saj apo ekuipazhit duke përfshirë në veçanti kriteret e renditura në aneksin B/III dhe C/IV;
5. Autoriteti Kompetent: - Do të thotë Drejtoria e Përgjithshme Detare (DPD) përgjegjëse për Kontrollin Shtetëror Portual në zbatim të ligjit nr. 10109, datë 2.4.2009, "Për administratën detare në Republikën e Shqipërisë".
6. Bazë e të Dhënave të Inspektimit: - Do të thotë një sistem informacioni i ndërtuar dhe menaxhuar nga DPD-ja në lidhje me të dhënat për inspektimet.
7. Certifikatë e klasifikimit: - Do të thotë një dokument që konfirmon përputhjen me Konventën SOLAS 74, kapitulli II-1, pjesa A-1, dhe rregullorja 3-1 aderuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9213, datë 01.04.2004.
8. Certifikatë e punës detare do të thotë një certifikatë e përcaktuar në rregulloren 5.1.3 të Konventës MLC 2006 aderuar nga RSH-ja me ligjin nr. 103/2015.
9. Certifikatë staturore: - Do të thotë një certifikatë e lëshuar nga apo në emër të shtetit ku është regjistruar anija në përputhje me konventat përkatëse.
10. Deklarimi i pajtueshmërisë me punën detare: - do të thotë deklarata e përcaktuar në rregulloren 5.1.3 të Konventës MLC 2006 aderuar nga RSH-ja me ligjin nr. 103/2015.
11. Inspektim fillestar - nënkupton një vizitë në bordin e një anije nga një inspektor/specialist, me qëllim që të kontrollojë pajtueshmërinë me konventat dhe rregulloret përkatëse duke përfshirë të paktën kontrollet e kërkuara nga kjo rregullore.
12. Inspektim më i hollësishtëm - do të thotë një inspektim ku anija, pajisjet e saj dhe ekuipazhi si një e tërë ose, sipas rastit, pjesët e tyre i nënshtrohen, në rrethanat e përcaktuara në nenin 34 (3), një inspektim të detajuar të konstruksionit të anijes, pajisjet, personelin dhe kushtet e jetesës dhe të punës dhe përputhshmërinë me procedurat operationale në bordin e anijes.
13. Inspektim i zgjeruar - do të thotë inspektimi, i cili mbulon të paktën pikat e listuara në aneksin C/VI. Një inspektim i zgjeruar mund të përfshijë një inspektim më të detajuar sa herë atje shihen arsye të qarta në zbatim të neneve 30 e 31 të kësaj rregullore;
14. Inspektor/specialist: - Do të thotë personi i punësuar në sektorin publik, autorizuar nga administrata detare për të kryer inspektimet e Kontrollit Shtetëror Portual, dhe përgjegjës përpara institucionit autorizues.
15. Koha e natës: - nënkupton çdo periudhë jo më pak se shtatë orë, siç përcaktohet nga ligji kombëtar, dhe e cila duhet të përfshijë, në çdo rast, periudhën ndërmjet mesnatës dhe orës 5:00.
16. Kompani: - Do të thotë zotëruesi i anijes ose ndonjë organizatë tjetër apo person si menaxheri ose qiramarrësi, i cili ka ndërmarrë përgjegjësinë për operimin e anijes nga zotëruesi i anijes dhe nën këtë përgjegjësi, ka rënë dakord të ndërmarrë të gjitha detyrimet dhe përgjegjësitë e caktuara nga Kodi për Menaxhimin Ndërkombëtar të Sigurisë (ISM).
17. Konventat :- Do të thotë konventat e mëposhtme, si dhe protokollet dhe ndryshimet për këtë qëllim, dhe kodet përkatëse të statusit të detyrueshëm, në versionin e tyre të përditësuar:
 - a) Konventa Ndërkombëtare për Vijat e Ngarkesës, 1966 (LL 66), ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9032, datë 20.3.2003;
 - b) Konventa Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974 (SOLAS 74), ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9213, datë 1.4.2004;
 - c) Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet, 1973, dhe protokoli 1978 për këtë qëllim (MARPOL 73/78), ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9594, datë 27.7.2006;
 - ç) Konventa Ndërkombëtare për Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Vrojimit për Detarët, 1978 (STCW 78/95), ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 8596, datë 20.1.2000;
 - d) Konventa për Rregullat Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972 (COLREG 72), ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9166, datë 22.1.2004;

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

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

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

f) Konventa Ndërkombëtare mbi Kontrollin e Sistemeve të Dëmshme kundër ndotjes në anije 2001 (AFS 2001);

g) Konventa Ndërkombëtare për përgjegjësinë civile për dëmet e shkaktuara nga ndotja nga karburanti i depozitave, 2001 (Bunker Convention 2001), ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 10224, datë 5.2.2010.

18. MOU i Parisit: - Do të thotë Memorandumi i Mirëkuptimit për Kontrollin Shtetëror Portual, nënshkruar në Paris, më 26 janar 1982, në versionin e tij të përditësuar, ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9852, datë 26.12.2007.

19. Ndalim: - Do të thotë ndalimi zyrtar i anijes për të operuar në det, për shkak të mangësive të konstatuara të cilat në mënyrë individuale apo së bashku bëjnë që anija të mos jetë e sigurt për lundrim.

20. Organizatë e njohur: - Do të thotë një kompani klasifikimi apo organ tjetër privat, që kryen detyrat statutorë në emër të administratës së Shtetit ku është regjistruar anija.

21. Pezullim i operimit: - Do të thotë ndalimi zyrtar i anijes për të vazhduar operimin në det për shkak të mangësive të konstatuara të cilat individualisht apo së bashku mund të rrezikojnë vazhdimin e operimit.

22. Urdhri për refuzimin e hyrjes në port do të thotë vendimi i lëshuar kapitenit të një anije, kompanisë përgjegjëse për anijen dhe shtetit të flamurit me qëllim njoftim e tyre se anija refuzohet të operojë në të gjitha portet e Republikës së Shqipërisë ose radat e tyre.

23. Raport inspektimi: - Do të thotë një raport në formatin e përcaktuar në aneksin A/V.

24. Turn i natës: Do të thotë çdo periudhë kohore jo më pak se 7 orë, përcaktuar nga ligji vendas, që duhet të përfshijë në çdo rast, periudhën ndërmjet mesnatës dhe orës 5:00.

25. Zonë e ndërfaqes anije/port: - Do të thotë ndërveprimet që ndodhin ku një anije ndikohet menjëherë dhe drejtpërdrejt nga veprime që përfshijnë lëvizje të personave apo mallrave, ose dispozitën e shërbimeve të portit drejt anijes apo nga anija.

26. Zona e Paris MOU: - Do të thotë zona gjeografike në të cilën palët nënshkruese të MOU-së në Paris drejtojnë inspektimet përkatëse në kontekstin e MOU-së të Parisit.

Të gjitha referencat në këtë rregullore për konventat, kodet ndërkombëtare dhe rezolutat, duke përfshirë për certifikata dhe dokumente të tjera, do të konsiderohen që u referohen konventave, kodeve ndërkombëtare dhe rezolutave të versionet e tyre të fundit.

Neni 4

Objekti

1. Kjo rregullore gjen zbatim për çdo anije me flamur të ndryshëm nga ai i shtetit të Portit dhe ekuipazhin e saj që kërkon të operojë në një port detar të Shqipërisë.

2. Në rastet kur tonazhi bruto i anijes është më pak se 500, autoriteti përgjegjës do të zbatojë ato dispozita të Konventës përkatëse të aderuar që janë të zbatueshme dhe, në rastet kur konventat nuk aplikohen, merr masat e nevojshme për të siguruar se anijet në fjalë nuk do të rrezikojnë sigurinë, shëndetin apo mjedisin. Për zbatimin e këtij paragrafi, administrata detare do të zbatojë aneksin A/II të kësaj rregullore.

3. Në rastet e inspektimit të një anijeje me flamurin e një shteti që nuk është palë e një konvente, administrata detare duhet të sigurojë se trajtimi i kësaj anijeje dhe ekuipazhit të saj nuk është më i favorshëm se i anijeve me flamurin e shteteve anëtare të Konventës. Kjo anije do të bëhet subjekt i një inspektimi më të detajuar në përputhje me procedurat e vendosura nga kjo rregullore apo kuadri kohor në fuqi.

4. Anijet e peshkimit, anijet e luftës, anijet ndihmëse, anijet prej druri të ndërtuara në mënyrë primitive, anije qeveritare të përdorura për qëllime jotregtare si dhe jahtet turistike që nuk përdoren për tregti, nuk bëjnë pjesë në objektin e kësaj rregulloreje.

5. Në zbatimin e këtyre masave, nëse administrata detare konstaton një shkelje të qartë të legjislacionit në bordin e anijeve që mbajnë flamurin e një shteti tjetër, në përputhje me ligjin dhe praktikën kombëtare, të informojnë menjëherë shtetin e flamurit dhe çdo autoritet tjetër kompetent në mënyrë që të ndërmerren veprime të mëtejshme sipas nevojës.

Neni 5

Kompetencat e inspektimit të KSHP-së (Kontrolli Shtetëror Portual)

1. Administrata detare nëpërmjet KSHP-së është autoriteti kompetent për të zbatuar dispozitat e kësaj rregulloreje dhe inspektorët/specialist e saj gëzojnë të drejtën ligjore të kryejnë inspektimet e përmendura në këtë rregullore në bordin e anijeve të huaja, në përputhje me të drejtën ndërkombëtare.

2. KSHP-ja ka minimalisht dy inspektorë/ specialist të kualifikuar, për inspektimin e anijeve që të kryejnë detyrat e tyre sipas përcaktimit në këtë rregullore.

Neni 6

Profili profesional i inspektorëve/specialistëve

1. Inspektimet duhet të kryhen vetëm nga inspektorët/specialistët e KSHP-së që përmbushin kriteret e kualifikimit të përcaktuara në aneksin A/III dhe që janë autorizuar për të kryer inspektimet e kontrollit shtetëror portual.

2. Çdo person me ekspertizën përkatëse mund të ndihmojë inspektorin/specialistin e KSHP-së në rastet kur ekspertiza e kërkuar profesionale nuk sigurohet nga DPD-ja e shtetit të portit.

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

Neni 7

Karta e identifikimit të inspektorit/specialistit

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

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

ç) nënshkrimin e poseduesit të kartës së identitetit; dhe

d) një deklaratë që vërteton se poseduesi i kartës së identitetit është autorizuar të kryejë inspektimet në anije.

Neni 8

Rimbursimi i shpenzimeve

1. Në rastet kur inspektimet fillestare, më të detajuara apo të zgjeruara konfirmojnë ose zbulojnë mangësi në lidhje me kërkesat e konventave që përligjin ndalimin e anijes, të gjitha shpenzimet në lidhje me inspektimet në periudhë kohore normale, mbulohen nga zotëruesi i anijes ose operatori apo përfaqësuesi i tij në shtetin e portit.

2. Të gjitha shpenzimet në lidhje me inspektimet e kryera nga DPD-ja sipas dispozitave të neneve 15 dhe 36 të kësaj rregulloreje, i ngarkohen zotëruesit apo operatorit të anijes

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

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

Neni 9

Sanksionet

1. Në rastet kur nuk zbatohet neni 15 në lidhje me një anije zotëruesi ose kapiteni i anijes sanksionohet në zbatim të neneve 394 dhe 387 të Kodit Detar sipas rastit.

2. Në rastet kur një person pengon inspektorin/ specialistin apo një person tjetër që e ndihmon atë, shoqëria tregtare gjobitet në zbatim të nenit 394, pika "b", të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë.

3. Çdo pilot apo person përgjegjës në portin detar që nuk vepron në zbatim të nenit 20 ose nenit 39 gjobitet në shumën prej 500 eurosh.

4. Personi përgjegjës sipas kësaj rregulloreje mund të mbrohet duke vërtetuar se ka ndërmarrë të gjitha

masat e nevojshme për të shmangur mos zbatimin e dispozitave të mësipërme.

Neni 10 **Ankimimi**

1. Zotëruesi ose operatori i anijes apo përfaqësuesi i tij në Shqipëri, ka të drejtën e ankimit kundër ndalimit apo refuzimit të hyrjes nga KSHP-ja. Ankimi nuk duhet të shkaktojë ndalimin apo refuzimin e hyrjes.

2. KSHP-ja duhet të informojë kapitenin e anijes për të drejtën e ankimit dhe përgatitjet praktike për këtë qëllim.

3. Ndaj gjobës së vënë, brenda pesë ditëve pune mund të bëhet ankim te drejtori i Përgjithshëm i DPD-së, i cili do të kthejë përgjigje brenda 5 ditësh nga marrja e kërkesës.

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

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

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

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

PJESA B STANDARDET TEKNIKE QË DUHET TË ZBATOHEN NGA KSHP-ja

Neni 11 **Angazhimet për inspektimin**

1. KSHP-ja duhet të kryejë një numër total të inspektimeve që përket me të paktën 15 % të numrit të anijeve individuale për të cilat zbatohet pjesa B, anije që kanë hyrë në portet shqiptare gjatë një viti përfaqësues kalendarik.

2. Në përzgjedhjen e anijeve për inspektim, KSHP-ja i jep prioritet anijeve të përmendura në aneksin B/I.

3. KSHP-ja nuk inspekton një anije në qoftë se bëhet e ditur se ajo është inspektuar nga një autoritet kompetent i ndonjë shteti anëtar i MOU të Parisit brenda gjashtë muajve të mëparshëm, me kusht që:

a) anija nuk është në kategorinë e përmendur në aneksin B/I;

b) pas një inspektimi të mëparshëm, nuk është raportuar asnjë mangësi; dhe

c) nuk ka arsye të qarta për të kryer inspektimin.

4. Dispozitat e paragrafit 3 nuk zbatohen për ndonjë nga kontrollet funksionale të parashikuara në mënyrë të veçantë në miratimet e Konventës.

Neni 12 **Procedura e inspektimit**

1. Në kryerjen e inspektimit sipas nenit 14, inspektori minimalisht, duhet:

a) të kontrollojë certifikatat dhe dokumentet e renditura në aneksin A/IV;

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

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

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

4. Inspektori/specialisti zbaton, gjithashtu, procedurat dhe udhëzimet përkatëse për kontrollin e anijeve përcaktuar në aneksin B/II dhe akteve të tjera nënligjore.

Neni 13 **Inspektimi i zgjeruar i anijeve të caktuara**

1. Në rastet kur ka arsye të qarta për një inspektim më të detajuar të anijes që i përket kategorisë së renditur në pjesën A të aneksit B/IV, atëherë kryhet një inspektim i zgjeruar duke marrë parasysh udhëzimet në pjesën B të aneksit B/IV.

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

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

Neni 14

Raporti i inspektimit dhënë Kapitenit

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

2. Në rastin e mangësive që sigurojnë ndalimin e një anijeje, dokumenti që do i jepet kapitenit në përputhje me paragrafin 1, duhet të përfshijë informacionin përkatës për publikimin e ardhshëm të informacionit në lidhje me ndalimin në përputhje me nenin 21.

Neni 15

Korrigjimi dhe ndalimi

1. Zotëruesi duhet të bindë KSHP-në se çdo mangësi e konfirmuar apo zbuluar pas një inspektimi sipas neneve 14 ose 16 është ose do të korrigjohet në përputhje me konventat ndërkombëtare të zbatueshme.

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

3. Një njoftim ndalimi mund të:

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

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

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

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

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

7. Pa cenuar kërkesat e ligjeve të konventës, në rastin kur inspektimi sipas neneve 14 dhe 16 çon në vendimmarrjen për ndalimin, KSHP-ja informon menjëherë, me shkrim, administratën e shtetit ku është regjistruar anija ose Konsullin, ose, në mungesë të tij, përfaqësuesin më të afërt diplomatik të Shtetit ku është regjistruar anija, për të gjitha rrethanat që bëjnë të nevojshme ndërhyrjen. Përveç kësaj, inspektorët/specialistët e caktuar apo organizatat e njohura përgjegjëse për lëshimin e certifikatave të anijes njoftohen gjithashtu sipas rastit.

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

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

Neni 16

Procedurat e zbatueshme në mungesë të certifikatave ISM

1. Inspektori/specialisti ndalon anijen në rastet kur zbulon se një kopje e dokumentit të përputhshmërisë ose një certifikate e menaxhimit të sigurisë në zbatim të Kodit Ndërkombëtar të Menaxhimit për Funksonimin e Sigurt të Anijeve dhe për Parandalimin e Ndotjes (Kodi ISM), nuk është në bordin e anijes në të cilën gjen zbatim Kodi ISM në datën e inspektimit.

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

a) në rastet kur inspektimi nuk zbulon mangësi të tjera që çojnë në ndalimin e anijes, DPD-ja mund të heqë urdhrin e ndalimit në mënyrë që të shmangë mbipopullimin në port. Në rastet kur merret ky vendim, DPD-ja njofton menjëherë sekretariatit e MOU-së të Parisit; dhe

b) në rastet kur mangësitë referuar në nenin 14 janë të bazuara dhe nuk mund të rregullohen në Portin ku bëhet ndalimi, atëherë zbatohen dispozitat përkatëse të nenit 18.

3. Anija që vazhdon lundrimin në det nga një port në portin e ndonjë shteti anëtar të BE-së pas lirim, me qëllim që të shmangë mbipopullimin në port, nuk duhet të hyjë në asnjë port në Shqipëri deri kur zotëruesi i saj të ketë siguruar prova në kompetencë të autoritetit përkatës të shtetit anëtar ku anija ishte ndaluar, se ajo vepron në përputhje të plotë me kërkesat e Kodit ISM.

Neni 17

Procedura e ndalimit

Nenet 15 dhe 16 zbatohen në lidhje me ushtrimin e autoritetit të ndalimit në çdo dispozitë të Konventës.

Neni 18

Ndjekja e veprimeve pas inspektimeve dhe ndalimeve

1. Në rastet kur mangësitë referuar në nenin 18 nuk mund të rregullohen në portin e inspektimit, administrata mund të lejojë anijen të veprojë në kantierin përkatës më të afërt në dispozicion, të zgjedhur nga kapiteni apo palët përgjegjëse, me kusht që të veprohet në përputhje me kushtet e përcaktuara nga autoriteti kompetent i administratës së shtetit ku është regjistruar anija dhe me miratimin e DPD-së. Këto kushte duhet të sigurojnë se anija mund të veprojë pa rrezikuar sigurinë dhe shëndetin e pasagjerëve apo të ekuipazhit, ose anijet e tjera, apo pa pasur kërcënime të paarsyeshme të dëmit për mjedisin detar. Në rrethanat e referuara në paragrafin 1, DPD-ja njofton autoritetin kompetent të shtetit ku vendoset kantieri i riparimit, shtetin ku është regjistruar anija dhe çdo autoritet tjetër përkatës për të gjitha kushtet e udhëtimit.

2. Në rastet kur DPD-ja merr njoftimin nga autoriteti kompetent i një shteti tjetër në lidhje me anijen që ky autoritet (“autoriteti njoftues”) ka lejuar të vepronte në një kantier riparimi në Shqipëri, DPD-ja njofton autoritetin informues për masat që ka marrë.

3. Sipas këtij neni, anija e cila fillon lundrimin:

a) Pa vepruar në përputhje me kushtet e përcaktuara nga autoriteti përkatës i shtetit në portin e inspektimit; ose

b) nuk vepron në përputhje me kërkesat e zbatueshme të konventave duke mos ndaluar në kantierin e caktuar të riparimit;

nuk do të hyjë në asnjë port brenda territorit të Shqipërisë deri në momentin kur zotëruesi i anijes të ketë siguruar prova të pranueshme për autoritetin kompetent të Shtetit anëtar në të cilin janë zbuluar mangësitë, se anija vepron në përputhje me të gjitha kërkesat e zbatueshme të Konventave.

4. Në rastet kur anija vepron në det nga një port i Shqipërisë pa vepruar në përputhje me kushtet e përcaktuara nga KSHP-ja, kjo organizatë njofton menjëherë sekretariatit e MOU-së të Parisit.

5. Në rastin kur një anije për të cilën gjen zbatim nënparagrafi 4 duhet të veprojë në një kantier riparimi në Shqipëri, por nuk ndalon në kantierin e caktuar të riparimit, DPD-ja njofton menjëherë sekretariatit e MOU-së të Parisit.

6. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 5, ministri përgjegjës për transportin detar, pas propozimit nga DPD-ja mund të lejojë hyrjen e anijes në një port të caktuar në rastin e *një force majored* apo vlerësimeve të rëndësishme të sigurisë, apo për të pakësuar apo minimizuar rrezikun e ndotjes ose ndreqjen e mangësive, me kusht që zotëruesi ose kapiteni i anijes të ketë zbatuar masat e duhura për të bindur DPD-në për hyrjen e sigurt të anijes në port.

Neni 19

Baza e të dhënave të inspektimit

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

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

Neni 20

Raportet nga pilotët dhe autoritetet e portit

1. Një pilot shqiptar, i angazhuar në hyrjen dhe daljen nga porti të anijes për të cilën gjen zbatim kjo rregullore, njofton menjëherë kapitenerin e portit dhe portin detar, në rastet kur gjatë funksionimit normal konstatohen mangësi që cenojnë lundrimin e sigurt të anijes, apo që përbëjnë rrezik ose dëm për mjedisin detar.

2. Kur gjatë funksionimit normal, një autoritet portual mëson se një anije brenda portit të tij ka mangësi që mund të cenojnë sigurinë e anijes apo paraqesin kërcënim të paarsyeshëm ose dëm për mjedisin detar, autoriteti përkatës njofton menjëherë kapitenerin e portit.

Neni 21

Publikimi i ndalimit

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

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

PJESA C

RREGULLAT PËR INSPEKTIMIN E KSHP-së

Neni 22

Angazhimi për sistemin e inspektimit dhe inspektimin vjetor

1. KSHP-ja kryen inspektimet në përputhje me skemën e përzgjedhur sipas nenit 29 dhe dispozitave në aneksin C/I.

2. Në mënyrë që të jetë në përputhje me angazhimin për inspektimin vjetor, KSHP-ja, duhet:

- a) të inspektojë të gjitha anijet që kanë prioritet I, referuar në nenin 29 që ndalen në portet dhe vendankorimet e saj; dhe
- b) të kryejë çdo vit një numër inspektimesh të anijeve me prioritet I dhe II, që përkon minimalisht me pjesën e saj në numrin total të inspektimeve që duhet të kryhen çdo vit.

Neni 23

Mënyrat e përputhjes me angazhimin e inspektimit

1. Nëse KSHP-ja nuk kryen inspektimet sipas nenit 22, pika 2, shkronja “a”, sipas rregullores, gjithashtu vepron në përputhje me angazhimin e saj nëse inspektime të tilla të pakryera nuk kalojnë:

- a) 5 % të numrit total të anijeve të prioritetit I me një profil rreziku të lartë që ndalen në porte dhe rada;
- b) 10 % të numrit total të anijeve me prioritet I të ndryshme nga ato që kanë profil rreziku të lartë që ndalen në porte dhe rada.

2. Pavarësisht nga përqindjet në shkronjat “a” dhe “b”, KSHP-ja i jep prioritet inspektimit të anijeve, të cilat, sipas informacioneve të siguruar nga baza e të dhënave të inspektimit, ndalen rrallëherë në portet e zonës së MoU-së të Parisit.

3. Pavarësisht nga përqindjet e parashikuara në shkronjat “a” dhe “b”, për anijet me prioritet I që qëndrojnë në radë, KSHP-ja i jep prioritet inspektimit të anijeve me një profil rreziku të lartë të cilat, sipas

informacioneve të siguruara nga baza e të dhënave të inspektimit, ndalen rrallëherë në portet e zonës së MoU-së të Parisit.

Neni 24

Mënyrat që lejojnë inspektim të balancuar

1. Nëse në portet shqiptare numri total i ndalimeve të anijeve të prioritetit I tejkalon kuotën e inspektimit referuar në nenin 22, pika 2, shkronja "b", mund të vlerësohet se administrata detare shqiptare vepron në përputhje me angazhimin e saj, nëse numri i inspektimeve të anijeve të prioritetit I që kryhen nga KSHP-ja përkon minimalisht me kuotën e këtij inspektimi dhe KSHP-ja nuk humb më shumë se 30 % të numrit total të anijeve të prioritetit I që ndalen në portet dhe radat e porteve detare të Republikës së Shqipërisë.

2. Nëse në portet detare shqiptare numri total i ndalesave të anijeve me prioritet I dhe prioritet II është më pak se kuota e inspektimit referuar në nenin 22 pika 2, germa "b", vlerësohet se administrata detare shqiptare vepron në përputhje me këtë angazhim, nëse KSHP-ja kryen inspektimet e anijeve të prioritetit I sipas nenit 22. 2) a) dhe inspektimet e të paktën 85 % të numrit total të anijeve të prioritetit II që ndalen në portet dhe radat e porteve detare shqiptare.

Neni 25

Shtyrja e afatit të inspektimeve dhe rrethanat e veçanta

1. KSHP-ja mund të shtyjë inspektimin e anijeve të prioritetit I në rrethanat e mëposhtme:

a) Nëse inspektimi mund të kryhet në ndalesën tjetër të anijes në një port detar, me kusht që anija të mos ndalojë në asnjë port tjetër në zonën e MOU-së të Parisit, si dhe shtyrja nuk është më shumë se 15 ditë; ose

b) Nëse inspektimi mund të kryhet në një port tjetër të thirrjes për ndalesë në rajonin e MOU-së të Parisit brenda 15 ditëve, me kusht që shteti në të cilin gjendet porti përkatës, të ketë rënë dakord paraprakisht për kryerjen e inspektimit. Nëse inspektimi shtyhet në përputhje me pikën a) ose b) dhe regjistrohet në bazën e të dhënave të inspektimit, inspektimi i pakryer nuk numërohet si një inspektim i pakryer ndaj Shqipërisë.

2. Në rastet kur për arsye funksionale një inspektim nuk kryhet në anijet e prioritetit I, ky inspektim nuk numërohet si inspektim i pakryer, me kusht që arsyeja për moskryerjen e tij të regjistrohet në bazën e të dhënave të regjistrimit dhe të ndodhin rrethanat e veçanta të mëposhtme:

a) në gjykimin e KSHP-së, drejtimi i inspektimit mund të përbëjë rrezik për sigurinë e inspektorëve/specialistëve, të anijes, ekuipazhit të saj ose të portit, apo të mjedisit detar; ose

b) ndalesa e anijes bëhet vetëm gjatë turnit të natës. Në këtë rast, KSHP-ja duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të siguruar se janë inspektuar në mënyrën e duhur anijet që ndalohen rregullisht gjatë turnit të natës.

3. Nëse një inspektim nuk është kryer kur anija është në radë, atëherë ky inspektim nuk numërohet si inspektim i pakryer në qoftë se:

a) anija është inspektuar në një port ose vendankorim tjetër në zonën e MOU të Parisit në përputhje me aneksin C/I brenda 15 ditëve; ose

b) ndalesa e anijes kryhet vetëm gjatë turnit të natës ose kohëzgjatja e saj është shumë e shkurtër për të kryer inspektimin në mënyrë bindëse, dhe arsyeja për moskryerjen e inspektimit regjistrohet në bazën e të dhënave të inspektimit; ose

c) në gjykimin e KSHP-së, drejtimi i inspektimit mund të përbëjë rrezik për sigurinë e inspektorëve/specialistëve, të anijes, ekuipazhit të saj ose të portit, apo të mjedisit detar, dhe arsyeja për moskryerjen e inspektimit regjistrohet në bazën e të dhënave të inspektimit.

Neni 26

Njoftimi për mbërritjen e anijeve

1. Operatori, agjenti ose kapiteni i anijes, i cili në përputhje me nenin 31 duhet të bëjë një inspektim të zgjeruar të detyruar në një port detar ose radë të Shqipërisë, duhet të njoftojë mbërritjen e saj në përputhje me dispozitat e përcaktuara në aneksin C/III.

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

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

Neni 27

Përshkrimi i rrezikut të anijeve

1. Të gjitha anijeve që operojnë në një port apo radë të Republikës së Shqipërisë, në bazën e të dhënave të inspektimit do t'u vendoset përshkrimi i rrezikut të anijes, e cila përcakton prioritetet e tyre përkatëse për inspektim, intervalet ndërmjet inspektimeve, si dhe qëllimin e inspektimeve.

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

a) parametrat e përgjithshëm;

parametrat e përgjithshëm do të kenë si bazë tipin, vjetërsinë, flamurin, organizatat e njohura përkatëse dhe performancën e kompanive në përputhje me aneksin C/I, pjesa I.1 dhe aneksin C/ II.

b) Parametrat historikë

Parametrat historikë do të kenë si bazë numrin e mangësive dhe ndalimeve gjatë një periudhe të dhënë në përputhje me aneksin C/I, pjesa I.2 dhe aneksin C/II.

Neni 28

Frekuenca e inspektimeve

1. Anijet që operojnë në portet ose radat e Republikës së Shqipërisë i nënshtrohen inspekti-meve periodike apo inspektimeve të tjera si më poshtë:

a) anijet u nënshtrohen inspektimeve periodike në intervale të paracaktuara në varësi të përshkrimit të rrezikut të tyre në përputhje me aneksin C/I, pjesa I. Me uljen e rrezikut, rritet intervali ndërmjet inspektimeve periodike të anijeve. Për anijet me rrezik të lartë, ky interval nuk kalon periudhën prej gjashtë muajsh;

b) anijet i nënshtrohen inspektimeve të tjera pavarësisht nga periudha që prej inspektimit të fundit periodik si më poshtë:

i) KSHP-ja merr masa për të siguruar që janë inspektuar anijet për të cilat zbatohen faktorët e rëndësishëm të renditur në aneksin C/I, pjesa II 2A;

ii) mund të inspektohen anijet për të cilat zbatohen faktet e papritura të renditura në aneksin C/I, pjesa II 2B. Vendimi për të ndërmarrë inspektimin përkatës të shtuar, i lihet gjyqimit profesional të KSHP-së.

Neni 29

Përzgjedhja e anijeve për inspektim

KSHP-ja përzgjedh anijet për inspektim mbi bazën e përshkrimit të rrezikut të tyre përcaktuar në aneksin C/I, pjesa I, dhe kur linden faktorë të rëndësishëm apo të papritur në përputhje me aneksin C/I, pjesa II 2A dhe 2B. Me qëllim që të kryhet inspektimi i anijeve, KSHP-ja:

a) përzgjedhë anijet që janë të nevojshme për një inspektim të detyrueshëm, referuar si anije të 'prioritetit I' në përputhje me skemën e përzgjedhjes përcaktuar në aneksin C/I, pjesa II 3A;

b) mund të përzgjedhë anijet që janë të përshtatshme për inspektim, referuar si anije të 'prioritetit II' në përputhje me aneksin C/I, pjesa II 3B.

Neni 30

Inspektimet fillestare dhe më të detajuara

Anijet e përzgjedhura për inspektim në përputhje me nenin 33, i nënshtrohen inspektimit fillestar ose më të detajuar, nga KSHP-ja si më poshtë:

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

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

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

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

2. Në rastet kur, pas një inspektimi të referuar në pikën 1, mangësitë për t'u rregulluar në portin tjetër të ndalesës janë regjistruar në bazën e të dhënave të inspektimit, dhe porti tjetër i ndalesës është në Shqipëri, KSHP-ja mund të vendosë të mos kryejë verifikimet e përmendura në pikën 1, germa "a" dhe "c".

3. Në rastet kur ka arsye të qarta për të besuar se edhe pas inspektimit të përmendur në pikën 1, gjendja e anijes, e pajisjeve apo ekuipazhit të saj nuk plotësojnë në thelb kërkesat përkatëse të kuadrit ligjor, kryhet një inspektim më i detajuar që përfshin kontrolle të mëtejshme të zbatimit me kërkesat operacionale funksionale

në bordin e anijes.

“Arsye të qarta” duhet të ekzistojnë në rastet kur inspektori/specialisti zbulon prova të cilat sipas gjykimit të tij profesional, çojnë në një inspektim më të detajuar të anijes, pajisjeve apo ekuipazhit të saj. Shembuj të “arsyeve të qarta” përcaktohen në aneksin C/IV.

Neni 31

Inspektimet e zgjeruara

1. Kategoritë e mëposhtme të anijeve janë të përshtatshme për një inspektim të zgjeruar në përputhje me aneksin C/I, pjesa II 3A.

a) anijet me një profil rreziku të lartë;

b) anijet e pasagjerëve, anijet naftëmbajtëse, anijet-cisternë të naftës, gazit dhe kimikateve, ose anijet rifuxho më të vjetra se 12 vjet;

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

ç) anijet që i nënshtrohen riinspektimit pas refuzimit të urdhrimit të hyrjes lëshuar në përputhje me nenin 33.

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

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

4. Qëllimi i inspektimit të zgjeruar, përfshitë zonat e rrezikut që do të mbulohen, përcaktohet në Aneksin C/VII.

Neni 32

Udhëzimet dhe procedurat për sigurinë (*safety & security*)

1. Inspektorët/specialistët e KSHP-së duhet të ndjekin procedurat dhe udhëzimet e përcaktuara në aneksin C/VI.

2. Për sa i përket kontrolleve të sigurisë detare, KSHP-ja duhet të zbatojë procedurat përkatëse të përcaktuara në aneksin C-VI të kësaj rregulloreje për të gjitha anijet që operojnë në portet dhe radat e tyre, në qoftë se nuk mbajnë flamurin e shtetit të inspektimit portual.

3. Dispozitat e nenit 31 në lidhje me inspektimet e zgjeruara zbatohen për anijet pasagjere ro-ro dhe mjetet për transportin e pasagjerëve me shpejtësi të lartë. Në rastet kur një anije është kontrolluar nga një shtet pritës që nuk është shteti ku është regjistruar anija, ky kontroll i veçantë regjistrohet si inspektim më i detajuar apo inspektim i zgjeruar, sipas rastit, në bazën e të dhënave të inspektimit dhe merret parasysh për qëllime të neneve 27, 28 dhe 29 të rregullores, si dhe për llogaritjen e përmbushjes së angazhimit të inspektimit në pjesën më të madhe të pikave referuar në aneksin C/VI.

Pa cenuar parandalimin e operimit të anijeve traget apo mjetet e lundrimit me shpejtësi të lartë për pasagjerë, zbatohen dispozitat e kësaj rregulloreje, në lidhje me rregullimin e mangësive, ndalimin, refuzimin e hyrjes, dhe sipas rastit, vazhdimin e inspektimeve, ndalimeve dhe refuzimeve të hyrjes.

Neni 33

Masat e refuzimit të hyrjes për anije të caktuara

1. DPD-ja duhet të refuzojë hyrjen e anijeve në portet dhe radat e Republikës së Shqipërisë në rastet e mëposhtme:

a) anija mban flamurin e një shteti që e ka normën e ndalimit në listën e zezë, në përputhje me MOU-në të Parisit mbi bazën e informacionit të regjistruar në bazën e të dhënave të inspektimit dhe publikuar çdo vit, dhe është ndaluar apo është lëshuar urdhri i ndalimit të operimit më shumë se dy herë gjatë 36 muajve të fundit në një port ose radë të një shteti anëtar nënshkruar i MOU-së të Parisit, ose

b) anija mban flamurin e një shteti që e ka normën e ndalimit në listën gri, në përputhje me MOU e Parisit mbi bazën e informacionit të regjistruar në bazën e të dhënave të inspektimit dhe publikuar çdo vit, dhe është ndaluar apo është lëshuar urdhri i ndalimit të operimit më shumë se dy herë gjatë 24 muajve të mëparshëm në një port ose radë e një shteti anëtar apo nënshkruar i MOU të Parisit.

2. Refuzimi i hyrjes bëhet i zbatueshëm menjëherë pasi anija largohet nga porti apo rada ku ka pësuar

ndalimin e tretë dhe ku është lëshuar urdhri i refuzimit të hyrjes:

a) urdhri i refuzimit të hyrjes hiqet vetëm pasi kanë kaluar tre muaj nga data e lëshimit të urdhrit dhe kur janë përmbushur kushtet në paragrafët 3 dhe 9 të aneksit C/VIII. Në rastet kur anija pëson për herë të dytë refuzimin e hyrjes, periudha do të jetë 12 muaj;

b) në rastin e ndalimit vijues në portin apo radën përkatëse, anijes i refuzohet hyrja në portin apo radën e Republikës së Shqipërisë. Ky refuzim i tretë i urdhrit të hyrjes mund të hiqet pasi kanë kaluar 24 muaj nga data e lëshimit të urdhrit dhe vetëm, nëse:

i) anija mban flamurin e shtetit që nuk e ka normën e ndalimit në listën e zezë dhe as në listën gri referuar në paragrafin 1;

ii) certifikatat ligjore dhe të klasifikimit të anijes janë lëshuar nga një organizatë apo organizata të njohura;

iii) anija është menaxhuar nga një kompani me performancë të lartë në përputhje me aneksin I, pjesa I.1; dhe

iv) janë plotësuar kushtet në paragrafët 3 deri 9 të aneksit VIII.

Çdo anije që nuk ka plotësuar kriteret e përcaktuara në këtë paragraf, pasi kanë kaluar 24 muaj nga lëshimi i urdhrit, nuk lejohet të hyjë në asnjë nga portet apo radat e RSH-së.

3. Në rastin e ndalimit vijues në portin apo radën e RSH-së, pas refuzimit të tretë të hyrjes, anijes i refuzohet përfundimisht hyrja në portin apo radën e RSH-së.

4. Për qëllime të këtij neni, KSHP-ja vepron në përputhje me procedurat e përcaktuara në aneksin C/VIII.

Neni 34

Raporti i inspektimit të Kapitenit

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

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

Në rast se inspektori/specialisti i konsideron këto të meta të rëndësishëm, ose në qoftë se ato lidhen me një ankesë të mundshme, sipas pikës 19 të pjesës A të aneksit C/4, inspektori/specialisti do të sjellë mangësitë në vëmendjen e organizatave të detarëve dhe pronarëve të anijeve në shtetin anëtar në të cilin inspektimi është kryer, dhe mund:

a) të njoftojë një përfaqësues të shtetit të flamurit;

b) të sigurojë autoriteteve kompetente të portit të ardhshëm të anijes me informacionin përkatës.

Në lidhje me çështjet që kanë të bëjnë me zbatimin e konventës MLC 2006, Drejtoria e Përgjithshme Detare do të dërgojë një kopje të raportit të inspektimit, të shoqëruar nga çdo përgjigje të marra nga autoritetet kompetente të shtetit të flamurit brenda afatit të caktuar drejtorit të Përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës, me qëllim për të siguruar që të mbahet një rekord i informacionit, dhe që të silltet në vëmendjen e palëve të cilët mund të jenë të interesuar në procedurat përkatëse të rekursit.

Neni 35

Ankesat në bordin e anijes

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

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

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

4. KSHP-ja informon administratën e shtetit ku është regjistruar anija dhe, nëse është e nevojshme i dërgon një kopje Organizatës Ndërkombëtare të Punës (ILO), për ankimet që nuk janë haptazi të pabazuara dhe për masat vijuese të ndërmarra.

Procedurat për trajtimin e ankesave të detarëve në zbatim të Konventës MLC 2006 janë parashikuar në aneksin C/X.

Rregullimi dhe ndalimi

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

2. Në rastet e mangësive që paraqesin rrezik për sigurinë, shëndetin apo mjedisin, autoriteti kompetent i portit ku inspektohet anija, merr masat për ndalimin e anijes apo operimit gjatë të cilit janë zbuluar mangësitë. Urdhri i ndalimit të operacionit nuk do të hiqet deri në momentin që largohet rreziku ose deri në momentin që autoriteti përkatës përcakton se anija, në varësi të rrethanave të nevojshme, mund të fillojë sërish operimin në det pa rrezikuar sigurinë dhe shëndetin e pasagjerëve ose ekuipazhit, apo anije të tjera, ose pa krijuar kërcënime të paarsyeshme për dëmtim të mjedisit detar.

3. Në rast se kushtet e jetesës dhe punës në bord janë dukshëm të rrezikshëm për sigurinë ose shëndetin e detarëve apo mungesa e të cilave përbëjnë një shkelje serioze ose e përsëritur e dispozitave të konventës MLC 2006 (duke përfshirë të drejtat e detarëve), KSHP-ja do të marrë masat e nevojshme që të sigurojë që anija është ndaluar apo që operimi gjatë së cilës janë zbuluar mangësitë është ndaluar.

Urdhri i ndalimit ose ndërprerja e operimi nuk do të tërhiqet derisa këto mangësi të jenë korrigjuar ose nëse autoriteti kompetent ka pranuar një plan veprimi për korrigjimin e këtyre mangësive dhe është i bindur që plani do të zbatohet në një mënyrë të shpejtë. Para se të miratojë një plan veprimi, inspektori/specialisti mund të konsultohet me shtetin e flamurit.

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

5. Nëse inspektimi zbulon se anija nuk është e pajisur me regjistrin e udhëtimit, në rastet kur mbajtja e këtij regjistri është e detyrueshme në përputhje me kuadrin ligjor KSHP-ja merr masat e nevojshme për të ndaluar anijen.

Në rastet kur mangësitë e zbuluara nuk mund të rregullohen menjëherë në portin ku është bërë ndalimi, KSHP-ja mund të lejojë anijen të vazhdojë lundrimin deri në kantierin e riparimit më të afërt me portin e ndalimit ku mangësitë mund të rregullohen menjëherë ose mund të kërkojë që mangësitë e konstatuara të rregullohen brenda një periudhe maksimale prej 30 ditësh, parashikuar në udhëzimet sipas MOU-së të Parisit. Për këtë qëllim, zbatohen procedurat e përcaktuara në nenin 18.

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

7. Në rastin e ndalimit të anijes, KSHP-ja njofton menjëherë me shkrim, duke përfshirë edhe raportin e inspektimit, administratën e shtetit ku është regjistruar anija ose kur kjo është e pamundur, Konsullin ose, në mungesë të tij përfaqësuesin më të afërt diplomatik të shtetit përkatës, për rrethanat që bëjnë të nevojshme ndërhyrjen. Përveç kësaj, njoftohen, gjithashtu, sipas rastit, inspektorët/specialistët e caktuar ose organizatat e njohura përgjegjëse për lëshimin e certifikatave të klasifikimit apo certifikatave ligjore. Për më tepër, në qoftë se një anije është penguar nga lundrimi për shkak të shkeljeve serioze apo të përsëritura të kërkesave të Konventës MLC 2006 (duke përfshirë të drejtat e detarëve) ose për shkak të jetesës dhe kushtet e punës në bord të cilat janë në mënyrë të dukshme të rrezikshme për sigurinë, shëndetin e detarëve, autoriteti kompetent njofton menjëherë shtetin e flamurit në përputhje me rrethanat dhe fton përfaqësues të shtetit të flamurit të jenë të pranishëm, nëse është e mundur, duke kërkuar që shteti i flamurit të përgjigjet brenda afatit të caktuar. Autoriteti kompetent gjithashtu do të informojë menjëherë organizatat e duhura të detarëve dhe pronarëve të anijeve në shtetin në të cilin inspektimi është kryer.

8. Kjo rregullore nuk cenon kërkesat e tjera të Konventave për sa u përket procedurave të njoftimit dhe raportimit lidhur me kontrollin shtetëror portual.

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

10. Në mënyrë që të lehtësohet mbipopullimi në port, autoriteti kompetent mund të lejojë anijen e ndaluar të drejtohet në një pjesë tjetër të portit nëse kjo lëvizje është e sigurt. Megjithatë nuk duhet marrë në konsideratë rreziku i mbipopullimit në port në rastet kur vendoset ndalimi i anijes apo pezullimi i ndalimit. Autoritetet apo organet portuale bashkëpunojnë me autoritetin përkatës në mënyrë që të lehtësojnë

akomodimin e anijeve të ndaluara.

11. Autoritetet apo organet portuale duhet të njoftohen sa më shpejt për lëshimin e urdhrimit të ndalimit.

Neni 37

Ndjekjeve e veprimeve pas inspektimeve dhe ndalimeve

1. Në rastet kur mangësitë e konstatuara referuar në nenin 36 nuk mund të rregullohen në portin e inspektimit, autoriteti kompetent i këtij shteti, KSHP-ja në rastin e portit shqiptar, mund të lejojë anijen në fjalë të vazhdojë lundrimin pa vonesa të panevojshme për në kantierin përkatës të riparimit më të afërt me portin ku kryhet ndalimi, që zgjidhet nga kapiteni dhe autoritet e interesuara, me kusht që të veprohet në përputhje me kushtet e përcaktuara nga autoriteti përkatës i shtetit ku është regjistruar anija dhe me marrëveshjen e shtetit përkatës. Këto kushte sigurojnë që anija mund të vazhdojë udhëtimin pa rrezikuar sigurinë dhe shëndetin e pasagjerëve ose ekuipazhit, apo pa rrezikuar anijet, ose pa qenë kërcënim i paarsyeshëm i dëmit për mjedisin detar.

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

3. Në rrethanat e referuara në paragrafin 1, autoriteti kompetent i shtetit në portin e inspektimit njofton shtetin ku është vendosur kantieri i riparimit, palët e përmendura në nenin 39 dhe çdo autoritet tjetër përkatës, për kushtet e udhëtimit. Pas marrjes së njoftimit përkatës, DPD-ja informon autoritetin njoftues për masat e marra.

4. DPD-ja merr të gjitha masat e nevojshme për të siguruar se i është refuzuar hyrja në çdo port dhe radë të RSH-së, anijeve referuar në paragrafin 1 të cilat veprojnë në det:

a) pa vepruar në përputhje me kushtet e përcaktuara nga KSHP-ja përkatës në portin e inspektimit; ose

b) anijet që refuzojnë të veprojnë në përputhje me kërkesat e konventave duke mos ndaluar në kantierin e përcaktuar të riparimit. Refuzimi përkatës ruhet deri kur zotëruesi ose operatori i anijes siguron prova për të bindur KSHP-në ku janë konstatuar mangësitë e anijes, se anija vepron në përputhje të plotë me kërkesat e zbatueshme të Konventës.

5. Në rrethanat e referuara në paragrafin 4(a), administrata detare ku janë zbuluar mangësitë e anijes, njofton menjëherë autoritetet kompetente të shteteve të tjera të interesuara. Në rrethanat e referuara në paragrafin 4(b), autoritetin e shtetit në të cilin gjendet kantieri i ndërtimit, njofton menjëherë autoritetet kompetente të shteteve të tjera. Përpara refuzimit të hyrjes, shteti i interesuar mund të kërkojë konsultime me administratën e flamurit të anijes në fjalë.

6. Me përjashtim të parashikimeve të paragrafit 4, autoriteti përkatës i portit mund të lejojë hyrjen në një port apo vendankorim të veçantë në rastin e një force madhore apo vlerësimeve të rëndësishme për sigurinë, ose për të minimizuar rrezikun e ndotjes dhe për të siguruar rregullimin e mangësive me kusht që zotëruesi, operatori ose kapiteni i anijes të zbatojnë masat e nevojshme për të bindur autoritetin kompetent të shtetit përkatës për hyrjen e sigurt të anijes.

Neni 38

Trajnimi i inspektorëve/specialistëve

1. Inspektorët/specialistët e KSHP-së duhet të veprojnë në përputhje me kriteret minimale të referuara në aneksin A/III.

2. DPD-ja duhet të ketë procedura të brendshme që detyrojnë inspektorët/specialistët të ndjekin kurse trajnimi lidhur me sistemin e Kontrollit Shtetëror Portual të zbatuara në shtetet e zonës së MoU të Parisit sipas përcaktimeve në legjislacionin përkatës. Kjo përfshin ndjekjen e skemave të harmonizuara të Paris MoU për trajnimin dhe vlerësimin e kompetencave të inspektorëve/specialistëve të kontrollit shtetëror portual nga shtetet e Paris MoU.

Neni 39

Raportet nga pilotët dhe autoritetet portuale

1. Pilotët shqiptarë të angazhuar në hyrjen dhe daljen e anijeve nga vendankorimi apo anijeve që lundrojnë brenda ujërave territoriale të Shqipërisë, njoftojnë menjëherë KSHP-në, në rastet kur vërejnë anomali që mund të cenojnë lundrimin e sigurt të anijes apo që përbëjnë kërcënim për mjedisin detar.

2. Në rastet kur gjatë funksionimit normal, autoritetet portuale shqiptare zbulojnë se një anije në portin e tyre ka anomali të dukshme që mund të cenojnë sigurinë e anijes apo përbëjnë rrezik të paarsyeshëm për mjedisin detar, ato njoftojnë menjëherë KSHP-në.

3 Pilotët dhe autoritetet portuale duhet të raportojnë, sipas mundësisë, në format elektronik nëse është e mundur, të paktën informacionin e mëposhtëm:

- a) informacionin përkatës për anijen (emrin, numrin e identifikimit të IMO-së, sinjalin e thirrjes dhe flamurin;
- b) informacionin në lidhje me lundrimin (portin e fundit të thirrjes dhe portin e destinacionit);
- c) përshkrimin e anomalive të zbuluara në bord.

4. DPD-ja siguron se janë marrë masat e duhura të vazhdimit të procedurave për anomalitë e dukshme të njoftuara nga pilotët dhe autoritetet portuale dhe se do të regjistrohen detajet e masave të marra.

Neni 40

Baza e të dhënave të inspektimit

DPD-ja, e cila ka mundësi hyrjeje në informacionin e regjistruar në bazën e të dhënave të inspektimit, duhet sa më shpejt të kalojë në këtë bazë të dhënash:

- a) informacionin për kohën aktuale të mbërritjes dhe nisjes të çdo anijeje që operon në portet dhe radat shqiptare;
- b) raporti i inspektimit është përfunduar ose ndalimi është hequr duke mundësuar që brenda 72 orëve informacioni i kaluar në bazën e të dhënave të inspektimit të ketë vlerë për qëllime publikimi.

Neni 41

Shkëmbimi i informacionit dhe bashkëpunimit

Portet Detare Shqiptare duhet t'i paraqesin kapitenerisë së portit dhe KSHP-së informacionin e mëposhtëm në posedim të tyre:

- a) informacionin e njoftuar në përputhje me nenin 30 dhe aneksin C/III;
- b) informacionin në lidhje me anijet që nuk kanë njoftuar asnjë informacion sipas kërkesave të kësaj rregulloreje dhe akteve të tjera mbi pajisjet e hyrjes në port për mbeturinat e prodhuara nga anija dhe mbeturinat e ngarkesës (1);
- c) informacionin për anijet që kanë vazhduar udhëtimin në det pa vepruar në përputhje me kuadrin ligjor për dorëzimin e mbeturinave të prodhuara nga anijet në portin e thirrjes;
- ç) informacionin për anijet që nuk janë lejuar të hyjnë në port apo janë përjashtuar nga porti për arsye sigurie;
- d) informacionin për anomalitë e dukshme në përputhje me nenin 39.

Neni 42

Të dhënat e zbatimit të kontrollit

DPD-ja duhet të paraqesë pranë institucioneve të interesuar informacionin e renditur në aneksin C/IX në intervale kohore të shprehura në këtë aneks.

Neni 43

Publikimi i informacionit

DPD-ja vë në dispozicion dhe paraqet në faqen zyrtare të internetit informacionin për inspektimet, ndalimet dhe refuzimet e hyrjes në përputhje me aneksin C/VIII.

SHTOJCË E PJESËS A

SHTOJCA A/I

KRITERET CILËSORE PËR ADERIMIN NË MEMORANDUM NË PËRPUTHJE ME MEMORANDUMIN E PARISIT

Kriteret cilësore

Administrata detare e një shteti që përmbush kriterin gjeografik të përcaktuar në 8.2 të memorandumit, mund të aderojë si anëtare e plotë, me kusht që të plotësojë kriteret e mëposhtme cilësore:

1. Autoriteti përkatës detar pajtohet me angazhimet sipas memorandumit, në mënyrë që të kontribuojë në përpjekjen e përbashkët për të eliminuar lundrimin e anijeve që janë nën standardet e kërkuara;
2. Autoriteti detar përkatës të ketë ratifikuar të gjithë instrumentet përkatës në fuqi, përpara përmbushjes së aderimit;
3. Autoriteti detar përkatës ka kapacitet dhe logjistikë të mjaftueshme për të zbatuar siç duhet përpjekjen

me standardet ndërkombëtare detare në lidhje me sigurinë detare, parandalimin e ndotjes dhe kushtet e punës dhe jetesës në bord për anijet që kanë të drejtë të mbajnë flamurin e tyre, duke përfshirë punësimin e inspektorëve/specialistëve të kualifikuar të cilët veprojnë nën përgjegjësinë e administratës, për përmbushjen e kërkesave referuar në 6.1 të memorandumit;

4. Autoriteti detar përkatës ka kapacitet dhe logjistikë të mjaftueshme për të vepruar në përputhje me dispozitat dhe veprimtaritë e përcaktuara në këtë memorandum në mënyrë që të rrisë angazhimin e tij që përfshin punësimin e inspektorëve/specialistëve të kualifikuar të kontrollit shtetëror portual nën përgjegjësinë e administratës, për përmbushjen e kërkesave referuar në 6.2 të memorandumit;

5. Autoriteti detar, flamuri i të cilit paraqitet në listën e ndalimeve që tejkalojnë përqindjen mesatare të ndalimeve, publikuar në raportin vjetor në një nga tre vjetët paraardhës të kërkesës së tij për anëtarësim të plotë, nuk mund të pranohet si anëtar i plotë i memorandumit;

6. Autoriteti detar përkatës, që në datën e hyrjes në fuqi të anëtarësimit, përcakton lidhjen on-line me sistemin e informacionit referuar në aneksin 4;

7. Autoriteti detar përkatës nënshkruan një marrëveshje financiare për të paguar kuotën e tij në koston funksionale të memorandumit dhe, që në datën e hyrjes në fuqi, paguan kontributin e tij financiar të buxhetit miratuar nga Komiteti dhe referuar në 6.1 të memorandumit. Vlerësimi i përputhjes me kushtet e mësipërme është i vlefshëm vetëm për çdo rast individual dhe nuk krijon precedentë për raste të ardhshme për autoritetet e pranishme sipas këtij memorandumit, dhe as për nënshkruesin e ri të mundshëm.

SHTOJCA A/II

UDHËZIME PËR INSPEKTIMIN E ANIJEVE NËN TONAZHIN BRUTO 500

A) Pajisje lidhur me kushtet e caktimit të linjave të ngarkesës:

1. Integriteti i pajisjeve ndaj kushteve të motit (apo pajisjeve të hidroizoluara, sipas rastit) për kuvertat e zbuluara;

2. Hambari dhe pajisje të mbylljes;

3. Rrethojat ndaj kushteve të motit të hapësirave në superstrukturë;

4. Pajisjet e lirimt;

5. Daljet anësore;

6. Ventilatorë dhe tuba ajri;

7. Informacion për qëndrueshmërinë.

B) Pajisje të tjera lidhur me sigurinë e jetës në anije:

1. Pajisjet e shpëtimit;

2. Pajisjet për shuarjen e zjarrit;

3. Kushtet e përgjithshme strukturore (d.m.th.: skafi, kuverta, kapakët e hambarit etj.);

4. Makineritë kryesore dhe impiantet elektrike;

5. Pajisjet e lundrimit që përfshijnë pajisjet e instaluar të radios.

C) Pajisjet lidhur me parandalimin e ndotjes nga anijet:

1. Mjetet për shkarkimin e naftës dhe përzierjeve të naftës, p.sh. ndarjen e naftës nga uji ose pajisjet e filtrimit apo pajisje të tjera të njëjta (depozitat për ruajtjen e naftës, përzierjet e naftës, mbeturinat e naftës);

2. Mjetet për heqjen e naftës, përzierjeve të naftës apo mbetjeve të naftës;

3. Prania e naftës në vrimat e krijuara në sallën e makinerive;

4. Mjetet për grumbullimin, magazinimin dhe asgjësimin e plehrave.

ANEKSI A/III

KRITERET MINIMALE PËR INSPEKTORËT/SPECIALISTËT

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

2. Inspektorët/specialistët duhet të kenë minimalisht:

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

b) është diplomuar si arkitekt i detarisë, inxhinier mekanik apo inxhinier në lidhje me fushat e detarisë

dhe ka punuar në këtë funksion të paktën 5 vjet; ose

c) një diplomë përkatëse universitare apo ekuivalente me të dhe është trajnuar dhe kualifikuar si inspektor/specialist i sigurisë lundrimore të anijes.

3. Inspektori/specialisti duhet të ketë:

a) përfunduar minimalisht një vit shërbim si inspektor/specialist i Kontrollit Shtetëror të Flamurit në lidhje me kontrollin dhe certifikimin sipas konventave, ose është përfshirë në monitorimin e aktiviteteve të organizatave të njohura të cilave i janë deleguar detyra ligjore; ose

b) fituar një nivel të njëjtë aftësie duke ndjekur minimalisht për një vit trajnimin përkatës si inspektor/specialist i kontrollit shtetëror portual sipas udhëzimeve të pilotëve me përvojë të Kontrollit Shtetëror Portual.

4. Inspektorët/specialistët e përmendur në 2(a) duhet të kenë fituar eksperiencë detare të paktën 5 vjet që përfshin periudhat në shërbim si oficer në sektorët e kuvertës apo makinerive, apo si inspektor/specialist i Shtetit ku është regjistruar anija ose si asistent-inspektor/specialist i kontrollit shtetëror portual. Kjo përvojë përfshin një periudhë të paktën 2-vjeçare në det si oficer kuverte apo mashine.

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

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

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

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

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

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

ç) njohuri funksionale të lundrimeve që kontrollohen.

ANEKSI A/ IV

LISTA E CERTIFIKATAVE DHE DOKUMENTEVE

1. Certifikatë Ndërkombëtare e Tonazhit (1969).

2. Certifikatë Sigurie e Anijes së Pasagjerëve:

a) Certifikatë Sigurie e Ndërtimit të Anijeve të Mallrave;

b) Certifikatë Sigurie e Pajisjeve të Anijeve të Mallrave;

c) Certifikatë Sigurie e Radios së Anijeve të Mallrave;

ç) Certifikatë e Rasteve të Veçanta, duke përfshirë sipas rastit, listën e mallrave;

d) Certifikatë Sigurie e Anijeve të Mallrave.

3. Certifikatë Ndërkombëtare e Sigurisë së Anijes (ISSC).

4. Regjistër i Përmbledhjes së Vazhdueshme.

5. Certifikatë Ndërkombëtare e Pajisjes për Transportin me Shumicë të Gazeve të Lëngshëm:

a) Certifikatë e Pajisjes për Transportin me Shumicë të Gazeve të Lëngshëm.

6. Certifikatë Ndërkombëtare e Pajisjes për Transportin me Shumicë të Kimikateve të Rrezikshme:

a) Certifikatë e Pajisjes për Transportin me Shumicë të Kimikateve të Rrezikshme.

7. Certifikatë Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Nafta.

8. Certifikatë Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes për Transportin me Shumicë të Substancave të Lëngshme të Dëmshme.

9. Certifikatë Ndërkombëtare e Linjës së Ngarkesës (1966):

a) Certifikatë Ndërkombëtare e Rasteve të Veçanta të Linjës së Ngarkesës.

10. Regjistër i Naftës, pjesët I dhe II.

11. Regjistër i Mallrave.

12. Dokument i Pajisjes Minimale me Ekuipazh të Sigurt.

13. Certifikata apo dokumente të tjera në përputhje me dispozitat e STCW 78/95.

14. Certifikata Mjekësore (shih Konventën ILO nr. 73 në lidhje me Kontrollin Mjekësor të Detarëve.

15. Certifikatat mjekësore (Konventa MLC 2006).

16. Tabela e angazhimeve të punës në anije (Konventa MLC 2006 dhe STCW 78/95)

17. Rregjistrimet e orëve të punës dhe pushimit të Detarëve (Konventa MLC 2006).

18. Kopje e Dokumentit të Përputhjes dhe e Certifikatës së Menaxhimit të Sigurisë, të lëshuar në përputhje me Kodin Ndërkombëtar të Menaxhimit për Funkcionimin e Sigurt të Anijeve dhe për Parandalimin e Ndotjes (SOLAS 74, kapitulli IX).

19. Certifikatë në lidhje me forcën e skafit dhe pajisjet e makinerive, të lëshuar nga organizata e njohur në fjalë (mund të kërkohe vetëm në rastet kur anija ruan kategorinë e saj me një organizatë të njohur).
20. Dokument i përputhjes me kërkesa të veçanta për anije që transportojnë mallra të rrezikshme.
21. Certifikatë sigurie e mjeteve lundruese të shpejtësisë së lartë dhe leje për të përdorur mjete lundruese të shpejtësisë së lartë.
22. Listë ose manifest i veçantë i mallrave të rrezikshme, apo plan i detajuar i sistemimit.
23. Ditari i anijes në lidhje me regjistrimet e testeve dhe ushtrimeve, duke përfshirë ushtrimet e sigurisë, dhe ditari i regjistrimit të inspektimit dhe ruajtjes së pajisjeve të shpëtimit si dhe të pajisjeve kundër zjarrit.
24. Certifikatë sigurie e anijeve për qëllime të veçanta.
25. Certifikatë sigurie e njësisë së lëvizshme të shpim-kërkimit në det.
26. Për cisternat e naftës, procesverbal i sistemit të monitorimit dhe kontrollit të shkarkimit të naftës për udhëtimin e fundit me ngarkesë ballasti.
27. Listë e alarmit, plan i kontrollit të zjarrit dhe për anijet e pasagjerëve, plan i kontrollit të dëmit.
28. Plan emergjence i ndotjes nga nafta e anijes.
29. Dosje të raportit të kontrollit (në rastin e transportuesve me shumicë dhe cisternave të naftës).
30. Raporte të inspektimeve të mëparshme të kontrollit shtetëror portual.
31. Për anijet traget të pasagjerëve, informacione në lidhje me raportin maksimal A/A.
32. Dokument autorizimi për transportin e drithërave.
33. Manual i sigurimit të mallrave.
34. Plan i menaxhimit të mbeturinave dhe regjistër i mbeturinave.
35. Sistem mbështetjeje i vendimit për kapitenët e anijeve të pasagjerëve.
36. Plan SAR bashkëpunimi për anijet e pasagjerëve që merren me tregti në rrugë të përcaktuara.
37. Listë e kufizimeve funksionale për anijet e pasagjerëve.
38. Broshurë e transportuesve me shumicë.
39. Plan ngarkimi dhe shkarkimi për transportuesit me shumicë.
40. Certifikatë e sigurimeve apo sigurimeve të tjera financiare në lidhje me përgjegjësitë civile për dëmin nga ndotja e naftës (Konventa Ndërkombëtare për Përgjegjësitë Civile për Dëmin nga Ndotja e Naftës).
41. Certifikatë Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Ajrit;
42. Certifikatë Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes nga Ujërat e Zeza.
43. Certifikatë e punës detare;
44. Deklaratat e përputhshmërisë me punën detare, pjesët I dhe II;
45. Certifikata e sistemit Antifouling;
46. Certifikata e sigurimit ose siguri të tjera financiare në lidhje me përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja e naftës.

ANEKSI A/V RAPORTI I INSPEKTIMIT

Raporti i inspektimit duhet të përmbajë të paktën elementët e mëposhtëm.

- I. Të përgjithshme;
 1. Autoriteti Kompetent që ka shkruar raportin;
 2. Data dhe vendi i inspektimit;
 3. Emri i anijes së inspektuar;
 4. Flamuri;
 5. Lloji i anijes (siç tregohet në Certifikatën e Menaxhimit të Sigurisë);
 6. Numri i identifikimit IMO;
 7. Sinjali për ndalesën e anijes;
 8. Tonazhi (GT);
 9. Tonazhi i Ngarkesës së Pandryshueshme (DW, sipas rastit);
 10. Viti i ndërtimit siç përcaktohet mbi bazën e datës së treguar në certifikatat e sigurisë së anijes;
 11. Shoqëria e klasifikimit apo shoqëritë e klasifikimit si dhe çdo organizatë tjetër, nëse është e rëndësishme, e cila i ka lëshuar anijes përkatëse certifikatat e klasifikimit, nëse ka ndonjë;
 12. Organizata e njohur apo organizatat e njohura dhe/ose çdo palë tjetër që i ka lëshuar anijes përkatëse certifikata në përputhje me konventat e zbatueshme në emër të flamurit shtetëror;
 13. Emri dhe adresa e kompanisë apo operatorit të anijes;
 14. Emri dhe adresa e kontraktuesit përgjegjës për përzgjedhjen e anijes dhe llojin e kontratës në rastin e anijeve që mbartin ngarkesa të lëngshme ose të ngurta me shumicë;
 15. Data përfundimtare e shkrimit të raportit të inspektimit;

16. Të dhëna për publikimin e mundshëm të informacioneve të detajuara mbi një inspektim apo ndalim.

II. Informacione në lidhje me inspektimin

1. Certifikatat e lëshuara në zbatim të konventave, autoritetit, apo organizatës përkatëse që ka lëshuar certifikatën (certifikatat) në fjalë, duke përfshirë datën e lëshimit dhe skadimit;

2. Pjesë apo elemente të anijes që janë inspektuar (në rastin e inspektimit më të detajuar ose më të zgjeruar);

3. Porti dhe data e kontrollit të fundit të ndërmjetëm si vjetor ashtu edhe të rinovuar, si dhe emri i organizatës që kreu kontrollin;

4. Lloji i inspektimit (inspektimi, inspektimi më i detajuar, inspektimi më i zgjeruar);

5. Natyra e mangësive;

6. Masat e marra.

III. Informacione të tjera në rast ndalimi

1. Data e urdhrit të ndalimit;

2. Data e heqjes së urdhrit të ndalimit;

3. Natyra e mangësive që çojnë në urdhrin e ndalimit (referuar konventave, nëse është e rëndësishme);

4. Të dhëna, sipas rastit, nëse organizata e njohur apo ndonjë organ tjetër privat që kreu kontrollin, ka përgjegjësi në lidhje me mangësitë e konstatuara të cilat, më vete apo të kombinuara, çuan në ndalimin përkatës;

5. Masat e marra.

ANEKSI A/VI KRITERET PËR NDALIMIN E ANIJES

HYRJJE

Përpara përcaktimit nëse mangësitë e konstatuara gjatë një inspektimi garantojnë ndalimin e anijes në fjalë, inspektori/specialisti duhet të zbatojë kriteret e përmendura më poshtë në pikat 1 dhe 2. Pika 3 përfshin shembuj të mangësive që në vetvete garantojnë ndalimin e anijes përkatëse (shih nenin 19(4)). Nëse arsyet për ndalimin e anijes rezultojnë nga dëmtime aksidentale të saj gjatë udhëtimit për në port, atëherë nuk lëshohet urdhri i ndalimit, me kusht që:

a) të jetë vepruar në përputhje me kërkesat e rregullores I/11(c) të SOLAS 74 në lidhje me njoftimin e administratës së Shtetit ku është regjistruar anija, inspektorin/specialistin e caktuar apo organizatën e njohur për lëshimin e certifikatës përkatëse;

b) përpara hyrjes në Port, kapiteni ose zotëruesi i anijes i ka paraqitur autoritetit të kontrollit shtetëror portual detajet për rrethanat e aksidentit dhe dëmit të pësuar si dhe çdo informacion për njoftimin përkatës të administratës së shtetit ku është regjistruar anija;

c) anija ka marrë masat përkatëse korrigjuese për përmbushjen e kërkesave të autoritetit; dhe

d) autoriteti, pas marrjes së njoftimit për përfundimin e masave korrigjuese, ka siguruar se janë rregulluar mangësitë që përbënin rrezik për sigurinë, shëndetin apo mjedisin.

1. Kriteret kryesore

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

Kohëzgjatja:

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

Kriteret:

Anija ndalohet nëse mangësitë e konstatuara janë mjaft të rënda deri në masën që inspektori/specialisti të vazhdojë inspektimin për t'u bindur se këto mangësi janë rregulluar përpara se anija të fillojë lundrimin.

Vazhdimi i inspektimit në këtë rast përbën një masë ndaj mangësive të rënda të konstatuara. Megjithatë ky inspektim nuk është i detyrueshëm për çdo rast. Sipas këtij inspektimi, autoriteti duhet të verifikojë, në një mënyrë a në një tjetër, mundësisht nëpërmjet një kontrolli të mëtejshëm, se mangësitë janë rregulluar përpara nisjes së anijes.

2. Zbatimi i kriterëve kryesore

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

1. Anija ka dokumentacionin e vlefshëm përkatës;

2. Anija ka ekuipazhin e kërkuar në Dokumentin e Pajisjes Minimale me Ekuipazh të Sigurt;

3. Gjatë inspektimit inspektori/specialisti duhet të vlerësojë më tej nëse anija dhe/ose ekuipazhi i saj janë

të aftë:

- a) të lundrojnë në mënyrë të sigurt gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;
 - b) të përdorin, mbartin dhe monitorojnë gjendjen e ngarkesës në mënyrë të sigurt gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;
 - c) të veprojnë në sallën e makinerive në mënyrë të sigurt gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;
 - ç) të ruajnë forcën shtytëse dhe drejtimin e duhur gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;
 - d) nëse është e nevojshme, të shuajnë zjarrin në mënyrë efektive në çdo pjesë të anijes gjatë udhëtimit të ardhshëm;
 - dh) të braktisin anijen me shpejtësi dhe në mënyrë të sigurt, si dhe të kryejnë shpëtimin nëse është e nevojshme gjatë udhëtimit të ardhshëm;
 - e) të parandalojnë ndotjen e mjedisit gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;
- ë) të ruajnë qëndrueshmërinë e duhur gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;
 - f) të ruajnë integritetin përkatës të hidroizolimit gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;
 - g) të komunikojnë në situata rreziku nëse është e nevojshme gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;
 - gj) të sigurojnë kushte të shëndetshme dhe të sigurta gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;
 - h) Të ofrojnë maksimumin e informacionit në rast aksidenti.

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

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

3.1 Të përgjithshme

Mungesa e certifikatave dhe dokumenteve të vlefshme të kërkuara nga instrumentet përkatëse.

Megjithatë, anijet e regjistruara në Shtetet që nuk janë palë e Konventës përkatëse apo nuk kanë zbatuar një instrument tjetër përkatës, nuk kanë të drejtë të mbajnë certifikatë parashikuar nga Konventa apo një instrument tjetër përkatës. Prandaj, mungesa e certifikatave të kërkuara në vetvete nuk duhet të përbëjë arsye për të ndaluar këto anije; megjithatë, në zbatimin e fjalisë 'jo më trajtim të favorshëm', kërkohet përputhje thelbësore me dispozitat përkatëse përpara lundrimit të anijes.

3.2 Fushat sipaskonventës SOLAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13. Mangësi të rënda në kërkesat funksionale, siç përshkruhen në seksionin 5.5 të aneksit 1 të Paris

MOU.

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

15. Moszbatimi i programit të zgjeruar të kontrollit në përputhje me SOLAS 74, kapitulli XI, Rregullorja 2.

3.3 Fushat sipas Kodit IBC

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

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

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

4. Burime ndezjeje në vende të rrezikshme.

5. Kundërvajtje të kërkesave të veçanta.

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

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

3.4 Fushat sipas Kodit IGC

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

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

3. Parete jo të papërshkueshme nga gazi.

4. Bllokues ajror të mangët.

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

6. Valvulat e sigurisë që mungojnë apo të mangëta.

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

8. Ventilatorë në zonën e ngarkesës që nuk funksionojnë.

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

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

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

3.5 Fushat sipas LL 66

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

2. Një rast i njohur i qëndrueshmërisë së pamjaftueshme.

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

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

5. Mbingarkesa.

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

3.6 Fushat sipas MARPOL 73/78, aneksi I

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

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

3. Nuk ka regjistër të naftës në dispozicion.

4. Anëkalim për shkarkim i paautorizuar.

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

3.7 Fushat sipas MARPOL 73/78, aneksi II

1. Mungesa e manualit P&A.

2. Ngarkesa nuk është kategorizuar.

3. Nuk ka regjistër të ngarkesës në dispozicion.

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

5. Anëkalim për shkarkim i paautorizuar.

3.8 Fushat sipas MARPOL 73/78, aneksi V

1. Mungesa e planit të menaxhimit të mbeturinave.
2. Nuk ka regjistër të mbeturinave në dispozicion.
3. Personeli i anijes nuk është familjarizuar me kërkesat e heqjes/shkarkimit të planit për menaxhimin e mbeturinave.

3.9 Fushat sipas STCW 78/95.

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

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

3. Moszbatimi i kërkesave të administratës së shtetit ku është regjistruar anija në lidhje me pajisjen me ekuipazh të.

4. Mungesa e përgatitjeve detare dhe inxhinierike për vrojtëm për të vepruar në përputhje me kërkesat e përcaktuara për anijen nga administrata e Shtetit ku është regjistruar anija.

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

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

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

3.10 Fushat sipas MLC 2006

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

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

3. Kushte tepër johigjienike në bord.

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

5. Ventilimi i pamjaftueshëm në akomodimin e një anijeje.

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

7. Dëshmi të qartë se vrojtëmi dhe detyra të tjera të personelit për vrojtëmin e parë apo vrojtëmet e mëvonshme të ndërresës janë dëmtuar nga lodhja e tepërt.

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

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

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

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

ANEKSET E PJESËS B

ANEKSI B/I

ANIJET QË VLERËSOHEN PËR INSPEKTIM ME PËRPARËSI

1. Anijet që shkojnë në një port në Shqipëri për herë të parë ose pas mungesës për gjashtë muaj a më shumë nga një port në Shqipëri.

2. Anijet që janë lejuar të largohen nga porti i një vendi me kusht që mangësitë e vërejtura të ndreqen brenda një periudhe të caktuar, pas skadimit të kësaj periudhe.

3. Anijet të cilat janë raportuar nga pilotët apo autoritetet e portit për mangësi që mund të cenojnë lundrimin e tyre të sigurt sipas rregullores 16.

4. Anijet që janë në një kategori të tillë për të cilat kërkohet inspektim i zgjeruar sipas rregullores 7.

5. Anijet që janë pezulluar nga klasa e tyre për arsye sigurie gjatë gjashtë muajve të mëparshëm.

ANEKSI B/II

PROCEDURAT PËR KONTROLLIN E ANIJEVE

1. Procedurat për Kontrollin Shtetëror Portual (Rezoluta IMO A. 1052(27), e amenduar;

2. Parimet e Pajisjes me Ekuipazh të Sigurt (Rezoluta IMO A.481 (X11)) dhe anekset që janë Përmbajtjet

e Dokumentit të Pajisjes Minimale me Ekuipazh të Sigurt (aneksi 1) dhe Udhëzuesit për Zbatimin e Parimeve të Pajisjes me Ekuipazh të Sigurt (aneksi 2);

3. Procedurat për Kontrollin e Anijeve dhe Shkarkimeve sipas aneksit 1 të MARPOL 73/78 (Rezoluta IMO MEPC 26 (23));

4. Kodi Ndërkombëtar për Mallrat e Rrezikshme Detare;

5. Udhëzuesi i Organizatës Ndërkombëtare të Punës (ILO) për oficerët e kontrollit shtetëror portual që kryejnë inspektimet në zbatim të konventës së punës detare (MLC 2006);

6. Udhëzues për Kontrollin Shtetëror Portual nën Konventën BWM (MEPC.252(67)).

ANEKSI B/III SHEMBUJ TË “ARSYEVE TË QARTA”

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

1. Anija e përcaktuar në aneksin B/I me përjashtim të 1;

2. Regjistri i naftës nuk është mbajtur siç duhet;

3. Gjatë shqyrtimit të certifikatave dhe dokumenteve të tjera, janë zbuluar pasaktësi;

4. Treguesit se anëtarët e ekuipazhit nuk janë në gjendje të veprojnë në përputhje me kërkesat e Konventës në nivelin minimal të trajnimit të detarëve;

5. Certifikata është marrë me mashtrim ose poseduesi i certifikatës nuk është personi të cilit i është lëshuar certifikata fillimisht;

6. Anija ka një kapiten, pilot ose punonjës i cili mban një certifikatë të lëshuar nga një vend që nuk ka ratifikuar STCW 78/95;

7. Dëshmi që ngarkesa dhe veprime të tjera nuk drejtohen në mënyrë të sigurt, apo në përputhje me udhëzimet e IMO, p.sh. përmbajtja e oksigjenit në furnizimin kryesor të gazit inert të cisternave të ngarkesës, është mbi nivelin maksimal të përshkruar;

8. Dështimi nga ana e kapitenit të një anije naftëmbajtëse për të krijuar sistemin e monitorimit dhe kontrollit të shkarkimit naftës për udhëtimin e fundit të ballastit;

9. Mungesa e një liste të azhurnuar alarmi, apo anëtarët e ekuipazhit të pandërgjegjshëm për detyrat e tyre në rast zjarri apo urdhri për të braktisur anijen;

10. Përhapja e alarmeve të rreme të rrezikut që nuk ndiqen nga procedurat e duhura të anulimit;

11. Mungesa e pajisjeve apo përgatitjeve kryesore të kërkuara nga konventat përkatëse;

12. Kushte tepër johigjienike në bordin e anijes;

13. Dëshmi nga përshtypjet dhe vëzhgimet e inspektorit/specialistit se ekzistojnë përkeqësime apo mangësi të rënda strukturore ose të skafit që mund të rrezikojnë integritetin strukturor, hidroizolues apo kundër motit të keq të anijes;

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

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

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

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

1.1 ISSC-ja nuk është i vlefshëm ose ka skaduar.

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

1.3 Ushtrimet në lidhje me sigurinë e anijes nuk janë zbatuar.

1.4 Regjistrimet për 10 zonat e fundit të takimit anije/port ose anije/anije janë të paplota.

1.5 Dëshmi ose të dhëna se anëtarët kryesorë të personelit të anijes nuk mund të komunikojnë me njëri tjetrin.

1.6 Të dhëna nga vëzhgimet se ekzistojnë mangësi të rënda për çështje të sigurisë.

1.7 Informacione nga palë të treta të tilla si raporte apo ankesa në lidhje me informacione për çështje të sigurisë.

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

2. Nëse janë përcaktuar arsyet e qarta siç përkrahën më lart, inspektori/specialisti njofton menjëherë autoritetin kompetent të sigurisë (në qoftë se inspektori/specialisti nuk është gjithashtu Piloti i Autorizuar sipas Rregullave për Sigurinë). Autoriteti kompetent i sigurisë më tej vendos mbi masat e nevojshme të kontrollit duke marrë në konsideratë nivelin e sigurisë në përputhje me rregulloren 9 të SOLAS 74, kapitulli XI.

3. Arsyet e qarta përveç atyre të përmendura më lart i përkasin Pilotit të Autorizuar sipas Rregullave për Sigurinë.

ANEKSI B/IV KATEGORITË E ANIJEVE PËR INSPEKTIM TË ZGJERUAR

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

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

3. Anijet e pasagjerëve;

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

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

(Rregullore 7(1))

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

1. ANIJET NË PËRGJITHËSI (KATEGORITË NË SEKSIONIN A):

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

2. ANIJET NAFTËMBAJTËSE

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

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

3. TRANSPORTUESIT ME SHUMICË

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

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

4. ANIJET-CISTERNË PËR TRANSPORTIN E KIMIKATEVE DHE GAZIT

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

- monitorimi i depozitave të ngarkesës dhe pajisjeve të sigurisë lidhur me temperaturën, presionin dhe ulazhin;

- analiza e oksigjenit dhe pajisjeve për matjen e gazit të djegshëm, duke përfshirë kalibrimin e tyre. Disponueshmëria e pajisjeve të zbulimit të kimikateve me numrin e duhur të tubave të përshtatshëm për zbulimin e gazit për ngarkesën specifike që transportohet:

- pajisjet e largimit nga kabina që japin frymëmarrjen e përshtatshme dhe mbrojtjen e syve, për çdo person në bord (nëse kërkohet nga produktet e renditura në Certifikatën Ndërkombëtare të Pajisjes ose Certifikatën e Pajisjes për Transportin e Kimikateve të Rrezikshme me Shumicë apo Gazeve të Lëngshme me Shumicë, e zbatueshme);

- kontrolli se produkti që transportohet renditet në Certifikatën Ndërkombëtare të Pajisjes ose Certifikatën e Pajisjes për Transportin e Kimikateve të Rrezikshme me Shumicë apo Gazeve të Lëngshme me Shumicë, e zbatueshme;

- instalimet e palëvizshme zjarrfikëse në kuvertë në formë shkume ose kimikatesh të thata apo të tjera siç kërkohet nga produkti i transportuar.

5. ANIJET E PASAGJERËVE

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

- testimi i sistemit të zbulimit të zjarrit dhe të alarmit;

- testimi i mbylljes së duhur të dyerve kundër zjarrit;

- testi i sistemit të adresimit publik;

- ushtrime zjarri ku, minimalisht, duhet të demonstrohen të gjitha kompletet e veshjeve të zjarrfikësve si dhe të marrin pjesë disa anëtarë nga stafi i shërbimit;

- demonstrimi se anëtarët kryesorë të ekuipazhit janë njohur me planin e kontrollit të dëmit.

- në rastet kur çmohet e arsyeshme, inspektimi mund të vazhdojë gjatë lundrimit të anijes drejt apo nga porti në Shqipëri, me pëlqimin e kapitenit apo operatorit të anijes. Inspektorët/specialistët nuk duhet të pengojnë lundrimin e anijes dhe as të nxisin situata që sipas gjykimit të inspektorit/ specialistit, mund të rrezikojnë sigurinë e pasagjerëve, ekuipazhit dhe anijes.

ANEKSET E PJESËS C

ANEKSI C/I

ELEMENTET E SISTEMIT TË INSPEKTIMIT SHETËROR PORTUAL SHQIPTAR

Në Sistemin e Inspektimit Shtetëror Portual do të përfshihen elementet e mëposhtëm:

a) Profili i rrezikut të anijes

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

1. Parametrat e përgjithshëm

a) Lloji i anijes

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

b) Vjetërsia e anijes

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

c) Performanca e anijeve në shtetin ku janë regjistruar

i) anijet që mbajnë flamurin e shtetit ku janë regjistruar, me përqindje të lartë ndalimi në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të lartë;

ii) anijet që mbajnë flamurin e shtetit ku janë regjistruar, me përqindje të ulët ndalimi në Komunitetin e

BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të ulët;

iii) anijet që mbajnë flamurin e Shtetit ku janë regjistruar, në të cilin është përfunduar një plan kontrolli dhe, ku sipas rastit, është paraqitur një plan masash korigjuese, në përputhje me Kuadrin dhe procedurat për Skemën e Kontrollit të Shteteve Anëtare Vullnetare të IMO, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të ulët. Menjëherë pas miratimit të masave referuar në nenin 31, shteti ku është regjistruar anija demonstroi përputhje me Kodin për zbatimin e instrumenteve të detyrueshme të IMO.

d) Organizatat e njohura

i) anijeve, që u janë dhënë certifikata nga organizata të njohura, me një nivel të ulët ose shumë të ulët performance në lidhje me përqindjen e tyre të ndalimit në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të lartë;

ii) anijeve, që u janë dhënë certifikata nga organizata të njohura, me një nivel të lartë performance në lidhje me përqindjen e tyre të ndalimit në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të ulët.

e) Performanca e kompanisë

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

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

2. Parametrat historik

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

b) Anijet të cilat, gjatë inspektimit (inspektimeve) të kryer brenda periudhës së referuar në aneksin C/II kanë pasur më pak se numri i mangësive të referuara në aneksin C/II, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të ulët;

c) Anijet që nuk janë ndaluar gjatë periudhës së referuar në aneksin C/II, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të ulët;

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

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

Në përcaktimin e këtyre profileve të rrezikut, theks më i madh i duhet dhënë parametrave për llojin e anijes, performancës së anijes në shtetin ku është regjistruar, organizatave të njohura dhe performancës së kompanisë.

b) Inspektimi i anijeve

1. Inspektimet periodike

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

- Çdo anije me profil të lartë rreziku e cila nuk është inspektuar në një port apo vendankorim në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit gjatë 6 muajve të fundit. Anijet me rrezik të lartë bëhen të pranueshme për inspektim që prej muajit të 5-të;

- Çdo anije me profil standard rreziku e cila nuk është inspektuar në një port apo vendankorim në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit gjatë 12 muajve të fundit. Anijet me rrezik standard bëhen të pranueshme për inspektim që prej muajit të 10-të;

- Çdo anije me profil të ulët rreziku e cila nuk është inspektuar në një port apo vendankorim në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit gjatë 36 muajve të fundit. Anijet me rrezik të ulët bëhen të pranueshme për inspektim që prej muajit të 24-t.

2. Inspektimet shitesë

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

papritur.

2A. Faktorët parësorë

- anijet, për të cilat zbatohen faktorët e mëposhtëm parësor, i nënshtrohen inspektimit pavarësisht nga periudha kohore që prej inspektimit të fundit periodik:

- anijet të cilat janë pezulluar ose tërhequr nga klasa e tyre për arsye sigurie që prej inspektimit të fundit në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit.

- anijet të cilat kanë qenë subjekt i raportimit apo njoftimit nga një shtet tjetër anëtar.

- anijet të cilat nuk mund të identifikohen në bazën e të dhënave të inspektimit.

- anijet, të cilat:

- Janë përfshirë në një përplasje, kanë ngecur në breg apo gjatë rrugës së tyre për në port,

- Janë akuzuar për shkelje të pretenduar të dispozitave për shkarkimin e substancave të dëmshme apo derdhje, ose

- Kanë manovruar në mënyrë të pasigurt dhe të gabuar ku nuk janë ndjekur masat e kursit, të miratuara nga IMO-ja apo praktikat dhe procedurat e lundrimit të sigurt.

2B. Faktorët e papritur

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

- anijet të cilat nuk kanë vepruar në përputhje me versionin e zbatueshëm të Rekomandimit të IMO për lundrim gjatë hyrjeve në detin Baltik;

- anijet të cilat mbajnë certifikata të lëshuara nga një organizatë e njohur më parë, njohja e së cilës është tërhequr që prej inspektimit të fundit në Komunitetin e BE-së apo në rajonin e MOU të Parisit;

- anijet të cilat janë raportuar nga pilotët apo autoritetet ose organet portuale me anomalitë dukshme që mund të cenojnë lundrimin e tyre të sigurt apo përbëjnë kërcënim për mjedisin në përputhje me nenin 42 të kësaj rregulloreje;

- anijet të cilat kanë qenë subjekt i raportimit apo ankimit të kapitenit, një anëtari të ekuipazhit, ose ndonjë personi apo organizatë me interes legjitim për funksionimin e sigurt të anijes, kushtet e punës dhe jetesës në bord si dhe parandalimin e ndotjes, në qoftë se shtetet anëtare përkatëse nuk e vlerësojnë raportin apo ankimin si haptazi të papabuar;

- anijet të cilat janë ndaluar më parë më shumë se tre muaj më parë;

- anijet të cilat janë raportuar me mangësi të pazgjdhura, me përjashtim të anijeve me mangësi që duhej të ndreqeshin brenda 14 ditëve pas largimit, dhe për mangësitë që duhej të ndreqeshin para nisjes;

- anijet të cilat janë raportuar me probleme në lidhje me mallrat e tyre, veçanërisht mallrat e dëmshme dhe të rrezikshme;

- anijet të cilat janë përdorur në mënyrë të tillë që përbën rrezik për personat, pronën apo mjedisin;

- anijet ku informacioni u bë i njohur nga një burim i besueshëm, në masën që parametrat e tyre të rrezikut ndryshojnë nga parametrat e regjistruar dhe niveli i rrezikut në këtë mënyrë është rritur;

- anije për të cilat është rënë dakord vendosja e një plan veprimit korrigjimit të mangësive të përmendura në nenin 39 (3) të rregullores, por për të cilat zbatimi i këtij plani nuk është kontrolluar nga një inspektor/specialist.

3. Skema e përzgjedhjes

3A. Anijet me prioritet I do të inspektohen si më poshtë:

a) Inspektimi i zgjeruar do të kryhet, për:

- çdo anije me profil të lartë rreziku që nuk është inspektuar gjatë gjashtë muajve të fundit;

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

b) Inspektimi fillestar ose më i detajuar, sipas rastit, kryhet për:

Çdo anije përveç anijeve të pasagjerëve, anijeve naftëmbajtëse, anijeve-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportuesve me shumicë, më të vjetër se 12 vjet, me profil të rrezikut standard që nuk është inspektuar gjatë 12 muajve të fundit.

c) Në rastin e faktorit parësor:

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

- inspektimi më i detajuar, do të kryhet për çdo anije përveç anijeve të pasagjerëve, anijeve naftëmbajtëse,

anijeve-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportuesve me shumicë, më të vjetër se 12 vjet.

3B. Kur DPD-ja vendos për të inspektuar anijet me Prioritet II, zbatohen si më poshtë:

a) Inspektimi i zgjeruar kryhet, për:

- çdo anije me profil rreziku të lartë që nuk është inspektuar gjatë pesë muajve të fundit;

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

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

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

- çdo anije përveç anijeve të pasagjerëve, anijeve naftëmbajtëse, anijeve-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportuesve me shumicë, më të vjetër se 12 vjet, me profil rreziku të ulët që nuk është inspektuar gjatë 24 muajve të fundit.

c) Në rastin e faktorit të papritur:

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

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

ANEKSI C/II SKICË E PROFILIT TË RREZIKUT TË ANIJES

		Profili					
		Anijet me rrezik të lartë (HRS)		Anijet me rrezik standard (SRS)	Anijet me rrezik të ulët (LRS)		
Parametra të përgjithshëm		Kriteret	Pikat e balancimit	Kriteret	Kriteret		
1	Lloji i anijes	Anijet për transportin e kimikateve transportues gazi anije naftëmbajtëse transportues me shumicë anije pasagjerësh	2	Anije si pa rrezik të lartë ashtu edhe pa rrezik të ulët	Të gjitha llojet		
2	Vjetërsia e anijes	Të gjitha llojet më të vjetra se 12 vjet	1		Të gjitha moshat		
3a	Flamuri	Lista-BGW	E zezë – VHR		2	E bardhë	
			HR				1
		Black – MR					
3b		Kontrolli i IMO-së	-		-	Po	
4a	Organizata e Njohur	Performanca	H		-	-	E lartë
			M		-	-	-
			L		E ulët	1	-
			VL		Shumë e ulët		-
4b		Njohur nga BE-ja	-		-	Po	
5	Kompania	Performanca	H		-	-	E lartë
			M		-	-	-
			L	E ulët	2	-	

			VL	Shumë e ulët		
Parametrat historikë						
6	Numri i mangësive të regjistruara në çdo inspektim brenda 36 muajve të mëparshëm	Mangësitë	Jo i pranueshëm	-		≤5 (dhe minimalisht 1 inspektim të kryer gjatë 36 muajve të mëparshëm)
7	Numri i ndalimeve brenda 36 muajve të mëparshëm	Ndalimet	≥ 2 ndalime	1		Nuk ka ndalime

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

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

SRS: janë anijet që nuk janë as HRS as LRS

ANEKSI C/III NJOFITIMI

Informacioni që duhet siguruar në përputhje me nenin 26.

Informacioni i renditur më poshtë duhet t'i paraqitet autoritetit ose organit portual apo autoritetit ose organit të caktuar për këtë qëllim minimalisht tri ditë përpara kohës së parashikuar të mbërritjes në port ose vendankorim apo përpara largimit nga porti ose vendankorimi i mëparshëm nëse udhëtimi parashikohet të zgjasë më pak se tri ditë:

- a) identifikimi i anijes (emri, shenja e thirrjes, numri i identifikimit të IMO-së ose numrit të MMSI-së);
- b) kohëzgjatja e planifikuar e thirrjes;
- c) për anijet-cisternë:
 - i) konfigurimi: skaf tek, skaf tek me SBT, skaf dopio;
 - ii) gjendja e ngarkesës dhe depozitave të ballastit: plot, bosh, inerte;
 - iii) volumi dhe natyra e ngarkesës.
- d) veprime të planifikuara në portin ose vendankorimin e destinacionit (ngarkimi, shkarkimi, të tjera);
- e) inspektimet e planifikuara ligjore, si dhe mirëmbajtja konkrete dhe puna riparuese që duhen kryer gjatë kohës që anija është në portin e destinacionit;
- f) data e inspektimit të fundit të zgjeruar në rajonin e MOU-së të Parisit.

ANEKSI C/IV SHEMBUJ TË “ARSYEVE TË QARTA”

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

strukturor, hidroizolues të anijes.

14. Informacione apo të dhëna se kapiteni apo ekuipazhi i anijes nuk është familjarizuar me funksionet kryesore të anijes në lidhje me sigurinë e anijeve ose parandalimin e ndotjes apo se nuk janë kryer këto funksione.

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

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

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

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

19. Ka një ankesë duke pretenduar se disa kushte jetese dhe pune në anije nuk janë në përputhje me kërkesat e MLC 2006.

B. Shembuj të arsyeve të qarta për kontrollin e anijeve për aspekte të sigurisë

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

1.1 ISSC-ja nuk është i vlefshëm ose ka skaduar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANEKSI C/V PROCEDURAT PËR KONTROLLIN E ANIJEVE

Aneksi I, “Procedurat e Kontrollit Shtetëror Portual”, të MOU i Parisit dhe udhëzimet e mëposhtme nga MOU i Parisit, në versionin e tyre të përditësuar:

- Udhëzimi 33/2000/02: Kontrolli Funkcional për Tragetet dhe Anijet e Pasagjerëve;
- Udhëzimi 35/2002/02: Udhëzues për PSCOs mbi Hartat Detare Elektronike;
- Udhëzimi 36/2003/08: Udhëzues për Inspektimin e Kushteve të Punës dhe të Jetesës;
- Udhëzimi 37/2004/02: Udhëzues në Përputhje me Konventën STCW 78/95, i Amenduar;

- Udhëzimi 37/2004/05: Udhëzues për Inspektimin e Orëve të Punës/Pushimit;
- Udhëzimi 37/2004/10: Udhëzues për Pilotët e Kontrollit Shtetëror Portual për Çështje të Sigurisë;
- Udhëzimi 38/2005/02: Udhëzues për PSCO's që Kontrollojnë Regjistruarin e të Dhënave të Udhëtimit (VDR);
- Udhëzimi 38/2005/05: Udhëzues për MARPOL 73/78 aneksi I;
- Udhëzimi 38/2005/07: Udhëzues për Kontrollin e Skemës së Vlerësimit të Gjendjes (CAS) të Anijeve Naftëmbajtëse me Skaf Tek;;
- Udhëzimi 39/2006/01: Udhëzues për Pilotin e Kontrollit Shtetëror Portual mbi Kodin ISM;
- Udhëzimi 39/2006/02: Udhëzues për Pilotët e Kontrollit Shtetëror Portual mbi Kontrollin e GMDSS;
- Udhëzimi 39/2006/03: Optimizimi i Ndalimit dhe Lista e Kontrollit e Njoftimit;
- Udhëzimi 39/2006/10: Udhëzues për PSCOs për Shqyrtimin e Depozitave me Ballast dhe Simulimi i Dështimit të Energjisë Kryesore (testi i errësimit të plotë);
- Udhëzimi 39/2006/11: Udhëzues për Kontrollin e Strukturës së Transportuesve me Shumicë;
- Udhëzimi 39/2006/12: Kodi i Praktikës së Mirë për Pilotët e Kontrollit Shtetëror Portual;
- Udhëzimi 40/2007/04: Kriteret për Vlerësimin e Përgjegjësisë së Organizatave të Njohura (R/O);
- Udhëzimi 40/2007/09: Udhëzues për Inspektimet e Kontrollit Shtetëror Portual për Përputhje me aneksin VI të MARPOL 73/78.

ANEKSI C/ VI INSPEKTIMET E ZGJERUARA TË ANIJEVE

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

- dokumentacioni;
- gjendja strukturore;
- gjendja e hidroizolimit;
- sistemet e emergjencës;
- komunikimet me radio;
- veprimet me ngarkesën;
- siguria ndaj zjarrit;
- alarmet;
- kushtet e punës dhe jetesës;
- pajisjet e lundrimit;
- mjetet e shpëtimit;
- mallrat e rrezikshme;
- makineritë shtytëse dhe ndihmëse;
- parandalimi i ndotjes.

Përveç kësaj, në varësi të fizibilitetit praktik apo kufizimeve lidhur me sigurinë e personave, anijes apo portit, inspektimi i zgjeruar përfshin verifikimin e pikave të veçanta të fushave të rrezikut në varësi të llojit të anijes së inspektuar, përcaktuar në përputhje me nenin 35.

ANEKSI C/VII DISPOZITAT NË LIDHJE ME REFUZIMIN E HYRJES NË PORTET DHE RADA

1. Nëse përmbushen kushtet e përcaktuara në nenin 37, KSH-ja i portit në të cilin është ndaluar anija për herën e tretë, njofton me shkrim kapitenin e anijes se do të lëshohet një urdhër për ndalimin e hyrjes që do të zbatohet menjëherë pas largimit të anijes nga porti. Urdhri i refuzimit të anijes zbatohet

menjëherë pas largimit të saj nga porti, pasi janë rregulluar mangësitë që çuan në ndalimin e anijes.

2. DPD-ja i dërgon një kopje të urdhrin për refuzimin e hyrjes, administratës së shtetit ku është regjistruar anija, organizatës së njohur përkatëse. DPD-ja, gjithashtu, përditëson pa vonesë bazën e të dhënave të inspektimit me informacionin përkatës për refuzimin e hyrjes.

3. Me qëllim që të hiqet urdhri i ndalimit të hyrjes, zotëruesi ose operatori i anijes duhet t'i drejtojë një kërkesë zyrtare autoritetit kompetent të shtetit anëtar që ka caktuar urdhrin e refuzimi të hyrjes. Kjo kërkesë duhet të shoqërohet me një dokument të administratës së shtetit ku është regjistruar anija lëshuar pas kontrollit të kryer nga inspektori/specialisti i autorizuar sipas rregullave nga administrata e shtetit ku është regjistruar anija, që konfirmon se anija është në përputhje të plotë me dispozitat e zbatueshme të konventave. Administrata e shtetit ku është regjistruar anija njofton DPD-në për kryerjen e kontrollit në bord.

4. Kërkesa për heqjen e urdhrin të refuzimit të hyrjes duhet të shoqërohet, sipas rastit me një dokument nga shoqata e klasifikimit në të cilën gjendet anija pas një kontrolli në bord të kryer nga inspektori/specialisti i shoqatës së klasifikimit që tregon se anija është në përputhje me standardet e klasifikimit të përcaktuara nga shoqata përkatëse. Shoqata e klasifikimit njofton DPD-në për kryerjen e kontrollit në bord.

5. Urdhri i refuzimit të hyrjes mund të hiqet vetëm pasi ka kaluar periudha referuar në nenin 16 të kësaj rregulloreje dhe pas riinspektimit të anijes në një port të caktuar me marrëveshje. Nëse ky port gjendet në një shtet anëtar, autoriteti përkatës i këtij shteti, me kërkesë të DPD-së që ka lëshuar urdhrin e refuzimit të hyrjes, mund të autorizojë hyrjen e anijes në portin përkatës me qëllim që të kryhet riinspektimi. Në këto raste nuk kryhet asnjë veprim në port lidhur me ngarkesën e anijes deri në momentin që hiqet urdhri për refuzimin e hyrjes.

6. Në rastet kur ndalimi që çoi në lëshimin e urdhrin për refuzimin e hyrjes, përfshin mangësi të strukturës së anijes, autoriteti që ka lëshuar urdhrin e refuzimit të hyrjes, mund të kërkojë që të vihen në dispozicion për kontroll gjatë riinspektimit vende të caktuara që përfshijnë hapësirat e mallrave dhe cisternave.

7. Riinspektimi kryhet nga autoriteti përkatës i shtetit anëtar që ka caktuar urdhrin e refuzimit të hyrjes, ose nga autoriteti përkatës i portit të destinacionit me marrëveshjen e autoritetit kompetent të shtetit anëtar që ka caktuar urdhrin e refuzimit të hyrjes. KSHP-ja mund të kërkojë deri në 14 ditë afat pas njoftimit për kryerjen e riinspektimit. Për këtë qëllim njoftohet autoriteti përkatës i shtetit anëtar se anija është në përputhje të plotë me kërkesat e zbatueshme të konventave.

8. Riinspektimi konsiston në një inspektim të zgjeruar që duhet të mbulojë të paktën pikat përkatëse të aneksit C/VI.

9. Të gjitha shpenzimet e inspektimit të zgjeruar përballohen nga zotëruesi ose operatori i anijes.

10. Nëse rezultat e inspektimit të zgjeruar bindin shtetin anëtar në përputhje me aneksin C/VI, urdhri i refuzimit të hyrjes duhet të hiqet dhe kompania e anijes njoftohet me shkrim për këtë fakt.

11. DPD-ja njofton me shkrim për vendimin e saj, administratën e shtetit ku është regjistruar anija, shoqatën e klasifikimit në fjalë, shtetet e tjera. KSHP-ja, gjithashtu, përditëson pa vonesë bazën e të dhënave të inspektimit me informacionin përkatës për heqjen e refuzimit të hyrjes.

ANEKSI C/VIII

PUBLIKIMI I INFORMACIONEVE LIDHUR ME INSPEKTIMET, NDALIMET DHE REFUZIMET E HYRJES NË PORTE DHE RADAT E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

1. Informacioni i publikuar në përputhje me nenin 46 duhet të përfshijë si më poshtë:

- a) emrin e anijes;
- b) numrin e identifikimit të IMO-së;

- c) llojin e anijes;
 - d) tonazhin (GT);
 - e) vitin e ndërtimit përcaktuar mbi bazën e datës së treguar në certifikatën e sigurisë së anijes;
 - f) emrin dhe adresën e kompanisë së anijes;
 - g) në rastin e anijeve që transportojnë ngarkesa të lëngshme apo të ngurta me shumicë, emrin dhe adresën e kontraktuesit përgjegjës për përzgjedhjen e anijes dhe llojin e çarterit;
 - h) shtetin ku është regjistruar anija;
 - i) certifikatat e klasicizmit dhe ligjore të lëshuara në përputhje me Konventat përkatëse, si dhe autoritetin apo organizatën që ka lëshuar secilën nga certifikatat në fjalë, duke përfshirë datën e lëshimit dhe skadimit;
 - j) portin dhe datën e inspektimit të fundit të ndërmjetëm ap vjetor për certifikatat në pikën “i” më lart si dhe emrin e autoritetit apo organizatës që ka kryer inspektimin;
 - k) datën, vendin, portin e ndalimit.
2. Për anijet që janë ndaluar, informacionet e publikuara në përputhje me nenin 26 duhet të përfshijnë gjithashtu:
- a) numrin e ndalimeve gjatë 36 muajve të mëparshëm;
 - b) datën kur është hequr ndalimi;
 - c) kohëzgjatjen në ditë të ndalimeve;
 - d) arsyet e ndalimit, me terma të qarta dhe të sakta;
 - e) treguesit, nëse ka, në lidhje me përgjegjësinë e organizatës së njohur që ka kryer inspektimin ka përgjegjësi në lidhje me mangësitë të cilat, më vete apo të kombinuara, çuan në ndalimin përkatës;
 - f) përshkrimin e masave të marra në rastin e një anijeje që është lejuar të lundrojë drejt kantierit më të afërt të riparimit;

ANEKSI C/IX

PROCEDURAT PËR TRAJTIMIN E ANKESAVE SIPAS KONVENTËS MLC 2006

1. Një ankesë nga një detar, i cili pretendon shkelje të kërkesave të MLC 2006 (duke përfshirë të drejtat e detarëve) mund të raportohet tek një inspektor/specialist në portin në të cilin ka prekur anija. Në raste të tilla, inspektori/specialisti duhet të ndërmarrë një verifikim fillestar.
2. Kur është e përshtatshme, duke pasur parasysh natyrën e ankesës, verifikimi fillestar do të përfshijë shqyrtimin nëse procedurat e ankimit në bord të parashikuar në rregulloren 5.1.5 e MLC 2006 janë ndjekur. Inspektori/specialisti gjithashtu mund të kryejë një inspektim më të detajuar në përputhje me nenin 34 të kësaj rregulloreje.
3. Inspektori/specialisti, kur është e përshtatshme, do të kërkojë për të parë mënyrën e trajtimit të një ankese në bordin e anijes.
4. Në rast se verifikimi apo inspektimi zbulon një mospërputhje që bie në fushëveprimin të nenit 39 të kësaj rregulloreje, ky nen do të zbatohet.
5. Në rastet kur paragrafi 4 nuk zbatohet dhe një ankesë nga një detar në lidhje me çështjet e mbuluara nga MLC 2006 nuk është zgjidhur në bordin e anijes, inspektori/specialisti menjëherë do të njoftojë shtetin e flamurit, duke kërkuar, brenda një afati të përcaktuar, këshilla dhe një plani veprimi korrigjues që do të paraqitet nga ana e shtetit të flamurit. Një raport i çdo inspektimi të kryer do të transmetohet në mënyrë elektronike në bazën e të dhënave të inspektimit të përmendur në nenin 22.
6. Kur ankesa nuk është zgjidhur duke ndjekur veprimet në përputhje me paragrafin 5, kontrolli shtetëror do t'i transmetojë një kopje të raportit të inspektorit/specialistit drejtorit të Përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës. Raporti duhet të shoqërohet me çdo përgjigje të marra brenda afatit të

përcaktuar nga organi kompetent i shtetit të flamurit. Do të informohet në mënyrë të ngjashme dhe shoqatat e detarëve dhe pronarëve të anijeve në shtetin ku konstatohet mospërputhja. Përveç kësaj, statistika dhe informacion në lidhje me ankesat që janë zgjidhur, do të dorëzohen rregullisht nga DPD-ja Drejtorit të Përgjithshëm të Zyrës Ndërkombëtare të Punës.

Parashtrësat e tilla dërgohen në mënyrë që në bazë të një veprimi të tillë, që mund të konsiderohet i përshtatshëm dhe i dobishëm, të mbahet një rekord me informacione të tilla, si dhe të sjellë në vëmendjen e palëve, duke përfshirë organizatat e detarëve dhe të pronarëve të anijeve të cilët mund të jenë të interesuar.

7. Ky aneks nuk cenon nenin 6. Paragrafi i katërt i nenit 6 të kësaj rregulloreje zbatohet edhe për ankesat që kanë të bëjnë me çështjet e mbuluara nga MLC 2006.