

**31995L0021**

**Direktiva e Këshillit nr. 95/21/KE, datë 19 qershor 1995 për zbatimin e standardeve ndërkombëtare për sigurinë e anijeve, parandalimin e ndotjes dhe kushtet e jetesës e të punës në bordin e anijeve (kontrolli shtetëror portual), për anijet që përdorin portet e Komunitetit dhe lundrojnë në ujërat që janë nën juridiksionin e Shteteve Anëtare.**

*Gazeta Zyrtare L 157 , 07/07/1995 fq. 0001 - 0019*

Direktiva e Këshillit 95/21/KE, datë 19 qershor 1995 për zbatimin e standardeve ndërkombëtare për sigurinë e anijeve, parandalimin e ndotjes dhe kushtet e jetesës e të punës në bordin e anijeve (kontrolli shtetëror portual), për anijet që përdorin portet e Komunitetit dhe lundrojnë në ujërat që janë nën juridiksionin e Shteteve Anëtare

**KËSHILLI I BASHKIMIT EUROPIAN,**

Duke pasur parasysh Traktatin themelues të Komunitetit Europian, dhe në veçanti paragrafin 2 të nenit 84 të tij,

Duke pasur parasysh propozimin e Komisionit [1],

Duke shqyrtuar opinionin e Komitetit Ekonomik dhe Social [2],

Duke vepruar në përputhje me nenin 189c të traktatit [3],

Duke pasur parasysh se Komuniteti është seriozisht i shqetësuar për fatkeqësitë e lidhura me aktivitetin e anijeve, ndotjen e deteve dhe të vijës bregdetare të Shteteve Anëtare;

Duke pasur parasysh se Komuniteti është po aq i shqetësuar dhe për kushtet e jetesës dhe të punës të personave në bordin e anijeve;

Duke pasur parasysh se Këshilli, në takimin e tij të datës 25 janar 1993, miratoi përfundimet që u bëjnë thirrje Komunitetit dhe Shteteve Anëtare të sigurojnë një përdorim dhe zbatim më të mirë të standardeve përkatëse të sigurisë ndërkombëtare detare dhe të mbrojtjes së mjedisit, si dhe të zbatojnë masat e reja pasi të miratohen;

Duke pasur parasysh se në Rezolutën e tij të datës 8 qershor 1993 për një politikë të përbashkët për dete të sigurta [4]), Këshilli i bëri thirrje Komisionit t'i dërgojë sa më shpejt të jetë e mundur sugjerimet Këshillit për veprime specifike dhe propozime zyrtare, në lidhje me kriteret për inspektimin e anijeve, duke përfshirë dhe harmonizimin e rregullave të ndalimit, si dhe mundësinë e zbatimit të rezultateve të inspektimit dhe refuzimit të hyrjes në portet e Komunitetit;

Duke pasur parasysh se siguria, parandalimi i ndotjes dhe kushtet e jetesës dhe të punës në bordin e anijeve mund të përmirësohen efektivisht nëpërmjet uljes drastike të numrit të anijeve që lundrojnë në ujërat e Komunitetit dhe që nuk i plotësojnë standardet, duke zbatuar në mënyrë rigoroze konventat, kodet dhe rezolutat ndërkombëtare;

Duke pasur parasysh se monitorimi i përmbushjes së standardeve ndërkombëtare për sigurinë, parandalimin e ndotjes dhe kushtet e jetesës dhe të punës në bordin e anijeve duhet t'i takojë kryesisht shtetit të cilit i përket flamuri që mbajnë anijet, nga ku, gjithsesi ekzistojnë një numër në rritje i shteteve, flamurin e të cilave mbajnë anijet, të cilat nuk zbatojnë dhe nuk kërkojnë zbatimin e standardeve ndërkombëtare; si rezultat, monitorimi i zbatimit të standardeve ndërkombëtare për sigurinë, parandalimin e ndotjes dhe kushtet e jetesës dhe të punës në bordin e anijes duhet të sigurohet edhe nga kontrolli shtetëror portual;

Duke pasur parasysh se një qasje e harmonizuar për zbatimin efektiv të këtyre standardeve ndërkombëtare nga Shtetet Anëtare për anijet që lundrojnë në ujërat nën juridiksionin e tyre dhe përdorimi i porteve të tyre shmang prishjen e konkurrencës;

Duke pasur parasysh se një kuadër në të drejtën e Komunitetit për harmonizimin e procedurave të inspektimit është thelbësor për sigurimin e zbatimit homogjen të parimeve të sigurisë së anijeve dhe parandalimit të ndotjes, të cilat qëndrojnë në zemër të politikave të transportit dhe të politikave mjedisore të Komunitetit;

Duke pasur parasysh se ndotja e deteve për nga natyra që ka është fenomen ndërkufitar; dhe, ndërkohë që në përputhje me parimin e subsidiaritetit, zhvillimi i mjeteve për ndërmarrjen e veprimeve parandaluese në këtë fushë në detet në afërsi të Shteteve Anëtare bëhet më mirë në nivelin e Komunitetit, pasi Shtetet Anëtare të veçuara nuk mund të marrin masa të përshtatshme dhe efektive;

Duke pasur parasysh se miratimi i një direktive të Këshillit është procedura e duhur për përcaktimin e kuadrit ligjor dhe të rregullave dhe kriterëve të harmonizuara për kontrollin shtetëror portual;

Duke pasur parasysh se duhet të përfitohet nga eksperiencia e fituar gjatë funksionimit të Memorandumit të Mirëkuptimit të Parisit (MM) për Kontrollin Shtetëror Portual (KSHP), të nënshkruar në Paris më 26 janar 1982;

Duke pasur parasysh se inspektimi nga secili Shtet Anëtar i të paktën 25% të numrit të anijeve të huaja që hyjnë në portet e tij në një vit të caktuar, në praktikë do të thotë se ka një numër të madh anijesh që veprojnë brenda zonës së Komunitetit, të cilat në çdo kohë të caktuar i nënshtrohen inspektimit;

Duke pasur parasysh se duhet të bëhen hapa të mëtejshme për zhvillimin e një sistemi më të mirë për përzgjedhjen e anijeve që kontrollohen;

Duke pasur parasysh se rregulloret për inspektimin shtetëror portual, duke përfshirë dhe kriteret për ndalimin e anijeve, duhet të harmonizohen për të siguruar efektivitet të njëjtë në të gjitha portet, për të ulur në mënyrë drastike përdorimin e favorizuar të porteve të caktuara të mbërritjes për të shmangur rrjetin e duhur të kontrollit;

Duke pasur parasysh se statistikat e botuara në komunikatën e Komisionit me titull “Një politikë e përbashkët për dete të sigurta” dhe në raportin vjetor të Memorandumit të Mirëkuptimit për viktimat, ndalimin dhe mangësitë tregojnë se kategori të caktuara anijesh duhet të bëhen objekt i një inspektimi më të zgjeruar;

Duke pasur parasysh se duhet korrigjuar moszbatimi i dispozitave të disa konventave; ndërkohë që anijeve që kërkohet të marrin masa korrigjuese në rast moszbatimi, të cilat paraqesin dukshëm rrezik për sigurinë, shëndetin dhe mjedisin, duhet t’u ndalohet kryerja e aktivitetit deri në kohën kur të jetë korrigjuar moszbatimi;

Duke pasur parasysh se duhet të ekzistojë e drejta e ankimit kundër vendimeve të ndalimit të marra nga organet përgjegjëse në mënyrë që të parandalohen vendimet e paarsyeshme të cilat mund të çojnë në ndalim ose vonesë të padrejtë;

Duke pasur parasysh se ambientet në portin e inspektimit mund të jenë të tilla që të detyrojnë organin përgjegjës të autorizojë anijen të shkojë në një punishte riparimi, nëse plotësohen kushtet e transferimit; duke pasur parasysh se anijet që nuk i plotësojnë kriteret do të vazhdonin të kërcënonin sigurinë, shëndetin ose mjedisin dhe të përfitonin avantazhe tregtare duke mos pasur

standarde në përputhje me dispozitat përkatëse të konventave, dhe, si rezultat, duhet t'u refuzohet hyrja në të gjitha portet e Komunitetit;

Duke pasur parasysh se ka rrethana kur një anijeje të cilës i është refuzuar hyrja në porte brenda Komunitetit i duhet dhënë leje për të hyrë; duke pasur parasysh se, në rrethana të tilla, anijes i lejohet hyrja në një port të caktuar nëse merren të gjitha masat për të garantuar hyrjen e sigurt të saj;

Duke pasur parasysh se, me kompleksitetin e kërkesave të konventave për ndërtimin e anijeve, pajisjet e tyre dhe krahun e punës në anije, pasojat serioze të vendimeve të marra nga inspektorët dhe nevojën e inspektorëve për të marrë vendime plotësisht të paanshme, inspektimet duhet të kryhen vetëm nga inspektorë që janë nëpunës të autorizuar të shërbimit publik, ose persona të tjerë të ngjashëm, si dhe persona shumë kompetentë dhe me eksperiencë;

Duke pasur parasysh se pilotët dhe organet portuale mund të jenë në gjendje të japin informacion të dobishëm për mangësitë në anije ose ekuipazhet e tyre;

Duke pasur parasysh se është i nevojshëm bashkëpunimi ndërmjet organeve përgjegjëse të Shteteve Anëtare me organet dhe organizatat e tjera për të siguruar një ndjekje të frytshme të anijeve me probleme, të cilat janë lejuar të vijojnë, dhe shkëmbim informacioni për anijet në port;

Duke pasur parasysh se sistemi i informacionit i quajtur "Sirenac E", i krijuar sipas Marrëveshjes së Mirëkuptimit parashikon një gamë të madhe informacioni shtesë që nevojitet për zbatimin e kësaj direktive;

Duke pasur parasysh se botimi i informacionit që lidhet me anijet të cilat nuk përmbushin standardet ndërkombëtare për sigurinë, shëndetin dhe mbrojtjen e mjedisit detar, mund të jetë një pengesë efektive që dekurajon përdorimin e këtyre anijeve, dhe një stimul për pronarët e tyre për marrjen e masave korrigjuese pa qenë të detyruar ta bëjnë këtë gjë;

Duke pasur parasysh se të gjitha kostot e inspektimit të anijeve të cilat marrin urdhrin e ndalimit duhet t'i ngarkohen pronarit ose operatorit;

Duke pasur parasysh se, për qëllimin e zbatimit të kësaj direktive duhet të përdoret Komisioni i krijuar në përputhje me nenin 12 të Direktivës së Këshillit nr. 93/75/KEE, datë 13 shtator 1993, për kërkesat minimale për mjetet lundruese që udhëtojnë drejt porteve të Komunitetit ose largohen prej tyre dhe mbajnë mallra të rrezikshme ose ndotëse [5]), në mënyrë që të ndihmohet Komisioni me detyrën e miratimit të detyrimeve të inspektimit të Shteteve Anëtare mbi bazën e eksperiencës së fituar, duke marrë parasysh zhvillimet e MM-së, si dhe duke miratuar shtojcat sipas nevojës, në kuadrin e ndryshimeve të konventave, protokolleve, kodeve dhe rezolutave të organeve përkatëse ndërkombëtare dhe të MM-së,

## KA MIRATUAR KËTË DIREKTIVË:

### Neni 1 Qëllimi

Qëllimi i kësaj direktive është të ndihmojë në uljen drastike të numrit të anijeve që nuk i plotësojnë standardet në ujërat që janë në juridiksionin e Shteteve Anëtare nëpërmjet:

- rritjes së zbatimit të legjislacionit ndërkombëtar dhe legjislacionit përkatës të Komunitetit për sigurinë detare, mbrojtjen e mjedisit detar dhe kushtet e jetesës dhe të punës në bordin e anijeve të të gjithë flamujve,
- përcaktimit të kriterëve të përbashkëta për kontrollin e anijeve nga porti shtetëror dhe harmonizimit të procedurave për inspektimin dhe ndalimin e anijeve, duke marrë parasysh

angazhimet e organeve detare të Shteteve Anëtare sipas Memorandumit të Mirëkuptimit të Parisit (MM) për Kontrollin Shtetëror Portual.

## Neni 2 **Përkufizime**

Për qëllim të kësaj direktive, duke përfshirë shtojcat e saj:

1. “Konventat” janë:

- Konventa Ndërkombëtare për Vijat e Ngarkesës, 1966 (LL 66),
- Konventa Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974 (Solas 74),
- Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet, 1973, dhe Protokollin e vitit 1978 që lidhet me të (Marpol 73/78),
- Konventa Ndërkombëtare për Standardet e Trajnimit, Certifikimin dhe Ruajtjen e Detarëve, 1978 (STEW 78),
- Konventa për Rregullat Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972 (Colreg 72),
- Konventa Ndërkombëtare për Matjen e Tonazhit të Anijeve, 1969 dhe
- Konventa e Standardeve Minimale të Anijeve Tregtare, 1976 (ILO Nr 147),

Së bashku me protokollet dhe ndryshimet që u janë bërë këtyre konventave si dhe kodeve përkatëse me status detyrues në fuqi në datën e miratimit të kësaj direktive.

2. “MM” është Memorandumi i Mirëkuptimit për Kontrollin Shtetëror Portual, i nënshkruar në Paris më 26 janar 1982, ashtu siç është në datën e miratimit të kësaj direktive.

3. “Anije” është çdo mjet lundrues në det, i cili përmendet në një ose më shumë konventa, që mban një flamur të ndryshëm nga flamuri i portit shtetëror.

4. “Instalim larg bregut” është një platformë fikse ose lundruese që vepron mbi shelfin kontinental të një Shteti Anëtar.

5. “Inspektor” është një nëpunës i sektorit publik ose çdo person tjetër, i autorizuar nga organi përgjegjës i një Shteti Anëtar për të kryer kontrole shtetërore portuale inspektimi, që është përgjegjës përpara këtij organi.

6. “Inspektimi” është një vizitë në bordin e një anijeje për të kontrolluar vlefshmërinë e certifikatave përkatëse dhe të dokumenteve të tjera, kushtet e anijes, pajisjeve dhe ekuipazhit të saj, si dhe kushtet e jetesës dhe të punës së ekuipazhit të anijes.

7. “Inspektim më i detajuar” është inspektimi ku anija, pajisjet dhe ekuipazhi i saj si një e tërë, ose, sipas rastit, pjesërisht, janë objekt i rrethanave të specifikuara në paragrafin 3 të nenit 6, i një inspektimi të detajuar, duke mbuluar ndërtimin e anijes, pajisjet, krahun e punës, kushtet e jetesës dhe të punës në anije dhe zbatimin e procedurave operative në bord.

8. “Inspektim i zgjeruar” është inspektimi i specifikuar në nenin 7.

9. “Ndalim” është pengimi formal i një anijeje për të dalë në det, si rezultat i mangësive, të cilat, individualisht ose së bashku, e bëjnë anijen të papërshtatshme për lundrim.

10. “Ndalimi i një operacioni” është pengimi formal i një anijeje për të vazhduar një operacion për shkak të mangësive, të cilat, individualisht, ose së bashku, e bëjnë të rrezikshëm vazhdimin e operacionit.

## Neni 3 **Fusha e zbatimit**

1. Kjo direktivë është e zbatueshme për çdo anije dhe ekuipazh:
  - që hyn në një port të një Shteti Anëtar ose në një instalim tjetër larg bregut, ose
  - të ankoruar në një port ose instalim të tillë.

Asnjë parashikim në këtë nen nuk i cenon të drejtat e ndërhyrjes së një Shteti Anëtar sipas konventave përkatëse ndërkombëtare.

2. Në rast të anijeve me tonazh bruto nën 500, Shtetet Anëtare zbatojnë kërkesat e konventës përkatëse të zbatueshme, dhe, në rastet kur nuk parashikohen nga konventa, marrin masa të tilla të nevojshme për të siguruar që anijet në fjalë nuk përbëjnë rrezik për sigurinë, shëndetin ose mjedisin. Për zbatimin e kësaj pike, Shtetet Anëtare ndjekin udhëzimet e Shtojcës 1 të Memorandumit të Mirëkuptimit.

3. Kur inspektojnë një anije që mban flamurin e një shteti që nuk është palë e një konvente, Shtetet Anëtare sigurohen që trajtimi që u bëhet anijeve të tilla dhe ekuipazhit të tyre nuk është më i favorshëm se trajtimi i një anijeje që mban flamurin e një shteti që është palë e kësaj konvente.

4. Mjetet e peshkimit, anijet e luftës, mjetet ndihmëse ujore, anijet prej druri të ndërtuara në mënyrë primitive, anijet qeveritare të përdorura për qëllime jotregtare dhe jahtet për argëtim të paangazhuara në tregti përjashtohen nga fusha e zbatimit të kësaj direktive.

#### Neni 4

### **Organi i inspektimit**

Shtetet Anëtare mbajnë administratat e duhura detare kombëtare, më poshtë “organet përgjegjëse” për inspektimin e anijeve dhe marrin masat e nevojshme për të siguruar se organet e tyre përgjegjëse kryejnë detyrat e tyre siç parashikohet në këtë direktivë.

#### Neni 5

### **Detyrat e inspektimit**

1. Organi përgjegjës i secilit Shtet Anëtar kryen një numër të përgjithshëm inspektimesh vjetore që mbulojnë të paktën 25% të numrit të anijeve që kanë hyrë në portet e tij gjatë një viti përfaqësues kalendarik.

2. Në përzgjedhjen e anijeve për inspektim, organi përgjegjës u jep përparësi anijeve të përmendura në Shtojcën I.

3. Shtetet Anëtare nuk i inspektojnë anijet që janë inspektuar nga një Shtet tjetër Anëtar gjatë gjashtë muajve të mëparshëm, me kusht që:
  - anija të mos jetë pjesë e listës së Shtojcës I, dhe
  - pas një inspektimi të mëparshëm, të mos jenë raportuar mangësi, dhe
  - të mos ekzistojnë arsye të qarta për kryerjen e inspektimit.

4. Dispozitat e paragrafit 3 nuk zbatohen për kontrollet operative që parashikohen specifikisht në konventa.

5. Shtetet Anëtare dhe Komisioni bashkëpunojnë me qëllim kryerjen e kërkimeve për zhvillimin e përparësive dhe praktikave që mundësojnë trajtimin më efikas të anijeve që ka të ngjarë të jenë defektive.

Çdo ndryshim i mëpasshëm i këtij neni, në përjashtim të shifrës prej 25% të përmendur në paragrafin 1, bëhet sipas dispozitave të nenit 19.

Neni 6  
**Procedura e inspektimit**

1. Organi përgjegjës siguron që inspektori, si minimum:
  - (a) kontrollon certifikatat dhe dokumentet e përmendura në Shtojcën II, në masën e zbatueshme;
  - (b) bindet nga kushtet e përgjithshme të anijes, duke përfshirë dhe dhomën e motorit, akomodimin dhe kushtet higjienike.
2. Inspektori mund të shqyrtojë të gjitha certifikatat dhe dokumentet përkatëse, përveç atyre që përmenden në Shtojcën II, të cilat kërkohen të mbahen në bord në përputhje me konventat.
3. Sa herë që ka shkaqe të qarta për të besuar, pas inspektimit të përmendur në paragrafin 1 dhe 2, se kushtet e një anijeje ose të pajisjeve apo ekuipazhit të saj nuk i përmbushin plotësisht kërkesat përkatëse të konventës, kryhet një inspektim më i detajuar, duke përfshirë kontrollin e mëtejshëm të zbatimit të kërkesave operative në bord.  
“Shkaqet e qarta” ekzistojnë kur inspektori gjen prova, të cilat, sipas gjykimit të tij profesional, kërkojnë një inspektim më të detajuar të anijes, të pajisjeve dhe të ekuipazhit të saj.  
Shembuj të “shkaqeve të qarta” parashikohen në Shtojcën III.
4. Do të respektohen edhe procedurat dhe udhëzimet përkatëse për kontrollin e anijeve, të specifikuar në Shtojcën IV.

Neni 7  
**Inspektimi i zgjeruar i disa anijeve specifike**

1. Kur ka shkaqe të qarta për një inspektim të detajuar të një anijeje që u përket kategorive të përmendura në Shtojcën V, Shtetet Anëtare sigurojnë kryerjen e një inspektimi të zgjeruar.
2. Shtojca V, Seksioni B, përmban udhëzime jodetyruese për inspektimin e zgjeruar.
3. Anijet të cilat përmenden në paragrafin 1 bëhen objekt i një inspektimi të zgjeruar nga çdo organ kompetent i Shteteve Anëtare vetëm një herë gjatë një periudhe dymbëdhjetë mujore. Gjithsesi, këto anije mund të bëhen objekt i inspektimit të parashikuar në paragrafët 1 dhe 2 të nenit 6.
4. Në rastin e anijeve të pasagjerëve që shfrytëzohen sipas një programi të rregullt brenda ose jashtë portit të një Shteti Anëtar, organi përgjegjës i këtij shteti kryen një inspektim të zgjeruar të secilës anije. Kur një anije pasagjerësh kryen një program të tillë ndërmjet porteve të Shteteve Anëtare, inspektimi i zgjeruar kryhet nga një ndër shtetet ndër të cilat udhëton anija.

Neni 8  
**Raportimi i inspektimit tek drejtuesi i anijes**

1. Pas përfundimit të inspektimit, të inspektimit të detajuar, ose të inspektimit të zgjeruar, drejtuesit të anijes i dorëzohet nga inspektori, një dokument në formën e specifikuar në Shtojcën 3 të Memorandumit të Mirëkuptimit, duke i dhënë rezultatet e inspektimit dhe detajet e vendimeve të marra nga inspektori, dhe të masave korrigjuese që duhet të merren nga drejtuesi, pronari ose operatori i anijes.
2. Në rast të defekteve që çojnë në ndalimin e një anijeje, dokumenti që i duhet dhënë drejtuesit në përputhje me paragrafin 1, përmban informacion rreth botimit të urdhrit të ndalimit në të ardhmen, në përputhje me dispozitat e kësaj direktive.

Neni 9  
**Ndreqja dhe ndalimi**

1. Organi përgjegjës duhet të bindet që mangësitë e konfirmuara ose të konstatuara nga inspektimi i përmendur në nenin 6 dhe 7 do të korrigjohen në përputhje me dispozitat e konventave.

2. Në rast të mangësive që janë qartësisht të rrezikshme për sigurinë, shëndetin ose mjedisin, organi përgjegjës i portit shtetëror ku inspektohet anija siguron ndalimin e anijes, ose ndalimin e operacionit gjatë të cilit janë konstatuar mangësitë. Urdhri i ndalimit ose ndalimi i një operacioni mbetet në fuqi deri sa të jetë larguar rreziku, ose deri sa një organ i tillë përcakton se, në varësi të kushteve të nevojshme, anija mund të dalë në det, apo operacioni mund të rifillojë pa vënë në rrezik sigurinë dhe shëndetin e pasagjerëve ose të ekuipazhit, pa vënë në rrezik anijet e tjera, apo pa përbërë një kërcënim të arsyeshëm për mjedisin detar.

3. Gjatë ushtrimit të gjykimit të tij profesional nëse duhet të ndalojë një anije ose jo, inspektori zbaton kriteret e parashikuara në Shtojcën VI.

4. Në rrethana përjashtuese, kur kushtet e përgjithshme të një anijeje janë dukshëm nën standard, organi përgjegjës mund të pezullojë inspektimin e kësaj anijeje derisa palët përgjegjëse të kenë marrë masat e nevojshme për të siguruar që anija i përmbush kërkesat përkatëse të konventave.

5. Në rastin kur inspektimet që përmenden në nenet 6 dhe 7 çojnë në ndalim të anijes, organi përgjegjës informon menjëherë me shkrim administratën e shtetit, flamurin e së cilës ka të drejtë të mbajë anija (më poshtë “administrata e flamurit”) ose konsullin, ose, në mungesë të tij, përfaqësuesin më të afërt diplomatik të shtetit, për të gjitha rrethanat në të cilat shihet e nevojshme ndërhyrja. Për më tepër, kur është e nevojshme njoftohen edhe mbikëqyrësit e emëruar ose organizatat përgjegjëse për çështjen e certifikatave të anijes.

6. Dispozitat e kësaj direktive nuk cenojnë kërkesat shtesë të konventave në lidhje me procedurat e njoftimit dhe të raportimit për kontrollin shtetëror portual.

7. Kur ushtrohet kontrolli shtetëror portual sipas kësaj direktive, bëhen të gjitha përpjekjet e mundshme për mënjanimin e ndalimit ose vonesës së padrejtë të një anijeje. Nëse një anije ndalohet ose vonohet pa të drejtë, pronari ose operatori kanë të drejtë të marrin dëmshpërblim për çdo humbje ose dëm të shkaktuar. Në çdo rast pretendimi për ndalim ose vonesë të padrejtë barra e provës i takon pronarit ose operatorit të anijes.

## Neni 10

### **E drejta e apelimit**

1. Pronari ose operatori i një anijeje ose përfaqësuesi i tij në Shtetin Anëtar kanë të drejtën e apelimit kundër një vendimi ndalimi të marrë nga një organ përgjegjës. Apeli nuk shkakton pezullimin e ndalimit.

2. Shtetet Anëtare vendosin dhe zbatojnë procedurat e duhura për këtë qëllim, në përputhje me legjislacionin e tyre kombëtar.

3. Organi përgjegjës e informon menjëherë drejtuesin e anijes që përmendet në paragrafin 1, për të drejtën e apelimit.

## Neni 11

### **Hapat pas inspektimeve dhe ndalimeve**

1. Kur mangësitë e përmendura në paragrafin 2 të nenit 9 nuk mund të ndreqen në portin e inspektimit, organi përgjegjës i atij Shteti Anëtar mund të lejojë anijen në fjalë të vijojë në punishten më të afërt të disponueshme e të përshtatshme për riparim, siç përzgjidhet nga drejtuesi i anijes dhe nga organet përkatëse, me kusht që të plotësohen kushtet e përcaktuara nga organi përgjegjës i shtetit të flamurit dhe të miratuara nga Shteti Anëtar. Këto kushte sigurojnë që anija

mund të dalë pa rrezikuar sigurinë dhe shëndetin e pasagjerëve dhe të ekuipazhit, pa përbërë rrezik për anijet e tjera, apo pa qenë një kërcënim i arsyeshëm për mjedisin ujor.

2. Në rrethanat e përmendura në paragrafin 1, organi përgjegjës i Shtetit Anëtar në portin e inspektimit njofton organin kompetent të shtetit ku gjendet punishtja e riparimit, palët e përmendura në paragrafin 5 të nenit 9 dhe organet e tjera përkatëse për të gjitha kushtet e udhëtimit.

3. Njoftimi i palëve që përmenden në paragrafin 2 bëhet në përputhje me Shtojcën 2 të Memorandumit të Mirëkuptimit.

Organi përgjegjës i Shtetit Anëtar që merr një njoftim të tillë informon organin njoftues për veprimet e marra.

4. Shtetet Anëtare marrin masa për të siguruar që anijet e përmendura në paragrafin 1 të cilat dalin në det:

(i) pa plotësuar kushtet e përcaktuara nga organi përgjegjës i një Shteti Anëtar në portin e inspektimit; ose

(ii) që refuzojnë të plotësojnë kërkesat e konventës, duke mos shkuar në punishten e përcaktuar të riparimit;

t'u ndalohet hyrja në çdo port brenda Komunitetit, derisa pronari ose operatori të ketë dhënë prova për plotësimin e kërkesave përkatëse të konventave ndaj organit përgjegjës të Shtetit Anëtar ku anija është gjetur me defekt.

5. Në rrethanat e përmendura në pikën (i) të paragrafit 4, organi përgjegjës i Shtetit Anëtar ku anija u gjet me defekt, njofton menjëherë organet përgjegjëse të të gjitha Shteteve të tjera Anëtare.

Në rrethanat e përmendura në pikën (ii) të paragrafit 4, organi përgjegjës i Shtetit Anëtar ku gjendet punishtja e riparimit njofton menjëherë organet përgjegjëse të Shteteve të tjera Anëtare.

6. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 4, hyrja në një port specifik mund të lejohet nga një organ përgjegjës i atij porti shtetëror në rast të forcave madhore ose shkaqeve të rëndësishme të lidhura me sigurinë, ose për të ulur apo minimizuar rrezikun e ndotjes ose për ndreqjen e mangësive, me kusht që pronari, operatori ose drejtuesi i anijes të marrë masat e nevojshme për sigurimin e hyrjes së sigurt për organin përgjegjës të këtij Shteti Anëtar.

## Neni 12

### **Profili profesional i inspektorëve**

1. Inspektimet kryhen vetëm nga inspektorë të cilët plotësojnë kriteret e kualifikimit të dhëna në Shtojcën VII.

2. Kur ekspertiza e nevojshme profesionale nuk mund të ofrohet nga organi përgjegjës shtetëror portual, inspektori i këtij organi përgjegjës mund të ndihmohet nga çdo person tjetër me eksperiencën e nevojshme.

3. Inspektorët që kryejnë kontrollin shtetëror portual dhe personat që i ndihmojnë ata nuk duhet të kenë asnjë interes tregtar në portin e inspektimit ose në anijet që janë objekt i inspektimit; inspektorët nuk mund të punësohen ose të marrin përsipër punë në emër të organizatave joqeveritare që lëshojnë certifikata ligjore dhe klasifikuese ose që kryejnë sondazhet e nevojshme për lëshimin e këtyre certifikatave për anijet.

4. Çdo inspektor mban një dokument personal në formën e një karte identiteti të lëshuar nga organi përgjegjës, në përputhje me legjislacionin kombëtar, i cili tregon se inspektori është i autorizuar për kryerjen e inspektimeve.



Një model i përbashkët për një kartë të tillë identiteti hartohet në përputhje me procedurën e parashikuar në nenin 19.

#### Neni 13

### **Raportet nga pilotët dhe organet portuale**

1. Pilotët e Shteteve Anëtare të angazhuar në ankorimin ose çankorimin e anijeve me destinacion një port brenda një Shteti Anëtar, informojnë menjëherë organin përgjegjës shtetëror portual ose shtetin bregdetar, sipas rastit, kur mësojnë gjatë ushtrimit të detyrave të tyre normale se ka mangësi që mund të cenojnë lundrimin e sigurt të anijes, ose që mund të përbëjnë një kërcënim për mjedisin detar.

2. Nëse organet portuale, gjatë ushtrimit të detyrave të tyre normale, mësojnë se një anije brenda porteve të tyre ka probleme që mund të cenojnë sigurinë e anijes ose mund të shkaktojnë një kërcënim të arsyeshëm për mjedisin ujor, njoftojnë menjëherë organin përgjegjës shtetëror portual të shtetit në fjalë.

#### Neni 14

### **Bashkëpunimi**

1. Çdo Shtet Anëtar përgatit dispozita për bashkëpunim ndërmjet organit përgjegjës, organeve të tij portuale dhe organeve të tjera përkatëse ose organizatave tregtare, për të siguruar që organi përgjegjës i tij të mund të marrë të gjithë informacionin e nevojshëm për anijen që ndalon në portet e tij.

2. Shtetet Anëtare hartojnë dispozita për shkëmbimin e informacionit dhe bashkëpunimin ndërmjet organit të tyre përgjegjës dhe organeve përgjegjëse të të gjitha Shteteve Anëtare dhe mirëmbajnë lidhjen operative të krijuar ndërmjet organit të tyre përgjegjës, Komisionit dhe sistemit të informacionit Sirenac E, të krijuar në St. Malo, Francë.

3. Informacioni i përmendur në paragrafin 2 është informacioni i specifikuar në Shtojcën 4 të MM-së, dhe informacioni i kërkuar për të plotësuar atë çfarë parashikohet në nenin 15 të kësaj direktive.

#### Neni 15

### **Botimi i ndalimeve**

Çdo organ përgjegjës boton minimalisht një herë në tre muaj informacion në lidhje me anijet e ndaluara gjatë periudhës së mëparshme tremujore, të ndaluara më shumë se një herë gjatë 24 muajve të fundit. Informacioni i botuar përfshin:

- emrin e anijes,
- emrin e pronarit të anijes ose operatorit të anijes,
- numrin e IMO-s,
- flamurin e shtetit,
- shoqërinë e klasifikimit, dhe, kur është e nevojshme, çdo palë tjetër që ka nxjerrë certifikata për anijen në përputhje me konventat në emër të flamurit shtetëror,
- arsyen e ndalimit,
- portin dhe datën e ndalimit.

#### Neni 16

### **Rimbursimi i kostove**

1. Nëse inspektimet e përmendura në nenet 6 dhe 7 konfirmojnë ose nxjerrin në pah mangësi në lidhje me kërkesat e konventës për ndalimin e një anijeje, të gjitha kostot e lidhura me inspektimin e çdo periudhe normale kontabiliteti mbulohen nga pronari i anijes, ose operatori, ose përfaqësuesi i tij në portin e shtetit.

2. Të gjitha kostot që dalin nga inspektimet e kryera nga organi përgjegjës i një Shteti Anëtar sipas dispozitave të paragrafit 4 të nenit 11 i ngarkohen pronarit ose operatorit të anijes.

3. Masa e ndalimit nuk hiqet deri sa të kryhet pagesa e plotë, apo të jepet një garanci e mjaftueshme për rimbursimin e kostove.

#### Neni 17

#### **Të dhënat për monitorimin e zbatimit**

1. Shtetet Anëtare i parashtrajnë informacionin e mëposhtëm Komisionit dhe Sekretariatit të Memorandumit të Mirëkuptimit:

- numrin e inspektorëve që punojnë në emër të tyre në inspektimin shtetëror portual në përputhje me këtë direktivë. Për organet ku inspektorët kryejnë inspektime shtetërore portuale me kohë të pjesshme, totali duhet të konvertohet në inspektorë të punësuar me kohë të plotë,
- numri i anijeve që hyjnë në portet e tyre në një vit kalendarik përfaqësues, brenda një periudhe të mëparshme pesëvjeçare.

2. Informacioni i përmendur në paragrafin 1 dërgohet brenda tre muajsh pas hyrjes në fuqi të kësaj direktive, dhe në vijim çdo datë 1 tetor një herë në çdo tre vjet.

#### Neni 18

#### **Komiteti rregullator**

Komisioni ndihmohet nga Komiteti i krijuar në përputhje me nenin 12 të Direktivës 93/75/KEE, në përputhje me procedurën e parashikuar në këtë nen.

#### Neni 19

#### **Procedura e ndryshimit**

Kjo direktivë mund të ndryshohet në përputhje me procedurën e parashikuar në nenin 18, në mënyrë që:

- (a) të zbatohen detyrimet e inspektimit dhe të botimit të Shteteve Anëtare të përmendura në nenin 5 (përveç shifrës prej 25 % që përmendet në paragrafin 1 të tij) dhe në nenet 6, 7 dhe 15 mbi bazën e eksperiencës së fituar nga zbatimi i kësaj direktive dhe duke marrë parasysh zhvillimet e Memorandumit të Mirëkuptimit;
- (b) të përshtaten Shtojcat për të marrë në konsideratë shtesat dhe ndryshimet e hyra në fuqi në konventa, protokolle, kode dhe rezoluta të organizatave përkatëse ndërkombëtare dhe në Memorandumin e Mirëkuptimit.

#### Neni 20

#### **Zbatimi**

1. Shtetet Anëtare miratojnë ligje, rregullore dhe dispozita të nevojshme administrative për zbatimin e kësaj direktive jo më vonë se data 30 qershor 1996, dhe informojnë Komisionin për to.

2. Kur Shtetet Anëtare i miratojnë këto masa, ato përmendin këtë direktivë në to, ose i shoqërojnë këto masa me një referencë të tillë në rastin e botimit të tyre zyrtar. Metodrat e kësaj reference përcaktohen nga Shtetet Anëtare.

3. Shtetet Anëtare i komunikojnë Komisionit tekstin e dispozitave të së drejtës kombëtare që ata kanë miratuar në fushën e kësaj direktive.

#### Neni 21

Kjo direktivë hyn në fuqi 20 ditë pas botimit.

## Neni 22

Kjo direktivë i drejtohet Shteteve Anëtare.

Nënshkruar në Luksemburg, më 19 qershor 1995.

Për Këshillin

Presidenti

### **B. Pons**

[1] FZ C 107, 15. 4. 1994, fq. 14 dhe FZ C 347, 08.12. 1944, fq. 15.

[2] FZ 393, 31.12.1994, fq. 50.

[3] Mendimi i Parlamentit Europian, datë 27 tetor 1994 (FZ C 347, 08.12.1994, fq. 15), pozicioni i përbashkët i Këshillit, datë 14 mars 1995 (FZ C 93, 13.04.1995, fq. 25) dhe Vendimi i Parlamentit Europian, datë 18 maj 1995 (i pabotuar ende në Fletoren Zyrtare).

[4] FZ C 271, 07.10.1993, fq. 1.

[5] FZ L 247, 05.10.1993, fq. 19.

## SHTOJCA I

### **Anijet e konsideruara për inspektim përparësor (siç përmendet në paragrafin 2 të nenit 5) [\*]**

1. Anijet që vizitojnë një port të një Shteti Anëtar për herë të parë ose pas një mungese prej 12 muajsh. Gjatë përdorimit të këtyre kritereve, Shtetet Anëtare marrin parasysht dhe ato inspektime që janë kryer nga anëtarët e Memorandumit të Mirëkuptimit. Në mungesë të të dhënave të duhura për këtë qëllim, Shtetet Anëtare bazohen në të dhënat e disponueshme të Sinerac E dhe inspektojnë ato anije që nuk janë regjistruar në bazën e të dhënave të Sinerac E pas hyrjes në fuqi të kësaj baze të dhënash më datë 1 janar 1993.
2. Anijet që mbajnë flamurin e një shteti që është pjesë e tabelës trevjeçare të ndalimeve me ndalime mbi mesatare, siç botohet në raportin vjetor të Memorandumit të Mirëkuptimit.
3. Anijet që janë lejuar të largohen nga porti i një Shteti Anëtar me kusht që të riparojnë mangësitë e vëna re brenda një periudhe specifike, pas përfundimit të kësaj periudhe.
4. Anijet që raportohen nga kapitenët ose organet portuale se kanë mangësi që mund të cenojnë lundrimin e tyre të sigurt (sipas Direktivës së Këshillit 93/75/KEE, datë 13 shtator 1993 dhe nenit 13 të kësaj direktive).
5. Anijet, certifikatat ligjore të të cilave për ndërtimin dhe pajisjen e anijeve, të lëshuara në përputhje me Konventat, dhe certifikatat e klasifikimit, janë lëshuar nga një organizatë e cila nuk njihet nga kushtet e Direktivës së Këshillit 94/57/KE, datë 22 nëntor 1994 [1] për rregullat dhe standardet e përbashkëta për inspektimin e anijeve dhe organizatat e sondazhit dhe për aktivitetet përkatëse të administratave detare.
6. Anijet që nuk kanë plotësuar detyrimet e parashikuara në Direktivën e Këshillit 93/75/EEC.
7. Anijet që janë në një kategori për të cilën është vendosur të bëhet një inspektim i zgjeruar (në përputhje me nenin 7 të kësaj direktive).
8. Anijet e pezulluara për arsye sigurie gjatë gjashtë muajve në vijim.

[\*] Renditja e kriterëve nuk tregon nivelin e rëndësisë.

[1] FZ L 319, 12.12.1994, fq. 20.

## SHTOJCA II

### **Lista e certifikatave dhe e dokumenteve (të përmendura në paragrafin 1 të nenit 6)**

1. Certifikata Ndërkombëtare e Tonazhit (1969)
2. – Certifikata e Sigurisë së Anijeve të Pasagjerëve,
  - Certifikata e Sigurisë së Ndërtimit të Anijeve të Mallrave,
  - Certifikata e Sigurisë së Pajisjeve të Anijeve të Mallrave,
  - Certifikata e Sigurisë Radiotelegrafike të Anijeve të Mallrave,
  - Certifikata e Sigurisë Radiotelefoni të Anijeve të Mallrave;
  - Certifikata e Sigurisë Radiofonike të Anijeve të Mallrave,
  - Certifikata e Përgjithimit,
  - Certifikata e Sigurisë e Anijes së Mallrave.
3. Certifikata Ndërkombëtare e Përshtatshmërisë për Mbajtjen e Gazit të Lëngëzuar me Shumicë;
  - Certifikata e Përshtatshmërisë për Mbajtjen e Gazit të Lëngëzuar me Shumicë.
4. Certifikata Ndërkombëtare e Përshtatshmërisë për Mbajtjen e Kimikateve të Rrezikshme me Shumicë;
  - Certifikata e Përshtatshmërisë për Mbajtjen e Kimikateve të Rrezikshme me Shumicë.
5. Certifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes nga Nafta.
6. Certifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes për Mbajtjen e Substancave të Lëngshme Helmuese me Shumicë.
7. Certifikata Ndërkombëtare e Vijës së Ngarkesës (1966);
  - Certifikata Ndërkombëtare e Përgjithimit nga Vija e Ngarkesës.
8. Libri i regjistrimit të naftës, pjesa I dhe II.
9. Libri i regjistrimit të ngarkesës.
10. Dokument i Sigurisë Minimale të Krahut të Punës;
  - Certifikatë Kompetence.
11. Certifikata mjekësore, (shih Konventën e ILO-s nr 73 në lidhje me Ekzaminimin Mjekësor të Detarëve).
12. Informacion për Stabilitetin.
13. Kopje e Dokumentit të Përputhshmërisë dhe Certifikata e lëshuar në përputhje me Kodin Ndërkombëtar të Menaxhimit për Operimin e Sigurt të Anijeve dhe Parandalimin e Ndotjes (Rezoluta IMO A.741 (18)).
14. Certifikata e fuqisë së anijes dhe instalimeve të makinerisë të lëshuara nga shoqëria e klasifikimit në fjalë (kërkohet vetëm nëse anija e mban klasin e saj në një shoqëri klasifikimi).

## SHTOJCA III

**Shembuj të “shkaqeve të qarta” për një inspektim më të detajuar  
(siç përmendet në paragrafin 3 të nenit 6)**

1. Anijet e identifikuar në Shtojcën I, me përjashtim të nr. 1.
2. Një raport njoftimi nga një tjetër Shtet Anëtar.
3. Një raport ankese nga drejtuesi i anijes, një anëtar i ekuipazhit, ose çdo person ose organizatë që ka interes legjitim në operimin e sigurt të anijes, kushtet e të jetuarit dhe të punuarit në anije ose parandalimi i ndotjes, në përjashtim të rasteve kur Shteti Anëtar në fjalë pretendon se raporti ose ankesa është shprehimisht e pabazuar; identiteti i personave që depozitojnë raportin ose ankesën nuk i duhet bërë me dije drejtuesit ose pronarit të anijes në fjalë.
4. Anija është përfshirë në një përplasje gjatë rrugës drejt portit.
5. Libri i regjistrimit të karburantit nuk është mbajtur siç duhet.
6. Anija është akuzuar për shkelje të dispozitave për shkarkimin e substancave të rrezikshme ose të shumta.
7. Gjatë ekzaminimit të certifikatave dhe dokumentacioneve të tjera (shih germën a të paragrafit 1 dhe paragrafin 2 të nenit 6) janë konstatuar pasaktësi.
8. Ka tregues se anëtarët e ekuipazhit nuk janë në gjendje të përmbushin kërkesat e nenit 8 të Direktivës 94/58/ KE datë 22 nëntor 1994 për nivelin minimal të trajnimit për detarët [1].
9. Ekzistojnë prova që ngarkesa dhe operacione të tjera nuk janë kryer në mënyrë të sigurt, apo jo në përputhje me udhëzimet e IMO-s; p.sh. përmbajtja e oksigjenit në tubacionin e furnizimit me gaz inert në depozitat e ngarkesës është mbi nivelin maksimal të përcaktuar.
10. Kur aparatura e një cisterne nuk jep të dhëna për sistemin e monitorimit dhe kontrollit të shkarkimit të naftës për udhëtimin e fundit balast.
11. Në rast mungese të një liste të përditësuar përmbledhëse, ose kur anëtarët e ekuipazhit nuk janë të vetëdijshëm për detyrat e tyre në rast zjarri apo urdhri për të braktisur anijen.

[1] FZ L 319, 12. 12. 1994, fq. 28.

**SHTOJCA IV  
Procedurat për kontrollin e anijeve  
(siç përmendet në paragrafin 4 të nenit 6)**

1. Procedurat e Kontrollit të Anijeve (Rezoluta IMO A.466 (XII)), e ndryshuar.
2. Parimet e Sigurisë së Krahut të Punës (Rezoluta e IMO-s A. 481 (XII), shtojcat që janë pjesë e Dokumentit të Sigurisë Minimale të Krahut të Punës (Shtojca 1) dhe Udhëzimet e Zbatimit të Parimeve të Sigurisë së Krahut të Punës (Shtojca 2).
3. Procedurat për Kontrollin e Anijeve dhe Shkarkimet sipas Shtojcës I të Marpol 73/78 (Rezoluta e IMO-s A.542 (13)).
4. Procedurat për Kontrollin e Anijeve dhe Shkarkimeve sipas Shtojcës II të Marpol 73/78 (Rezoluta e IMO-s MEPC 26 (23)).

5. Procedurat e Kontrollit të Kërkesave Operative që lidhen me Sigurinë e Anijeve dhe Parandalimin e Ndotjes (Rezoluta e IMO-s A.742 (18)).
6. Dispozitat e Kodit Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme Detare.
7. Botimi i Organizatës Ndërkombëtare të Punës (ILO) “Inspektimi i kushteve të punës në bordin e anijeve: Udhëzime për procedurën”.
8. Shtojca I për Udhëzimet e Memorandumit të Mirëkuptimit të Parisit për mbikëqyrësit.

## SHTOJCA V

### **A. Kategoritë e anijeve që janë objekt i inspektimit të zgjeruar (siç përmendet në paragrafin 1 të nenit 7)**

1. Cisternat, pesë vjet ose më pak nga koha e daljes nga përdorimi, në përputhje me Marpol 73/78, Shtojca I, Rregullorja 13G, p.sh.
  - një cisternë naftë e papërpunuar prej 20 000 ose më shumë tonësh ose një mbajtës produkti me kapacitet prej 30 000 tonësh e lart që nuk i plotëson kërkesat e një cisterne të re naftë siç parashikohet në Rregulloren 1 (26) të Shtojcës I të Marpol 73/78, bëhet objekt i inspektimit të zgjeruar 20 vjet pas datës së furnizimit të saj, siç specifikohet në Supplement, Formulari B, në Certifikatën e IOPP-it, ose 25 vjet pas kësaj date nëse depozitat anësore të anijes ose hapësirat e dyfishta në fund që nuk janë përdorur për mbajtjen e naftës plotësojnë kërkesat e Rregullores 13G (4) të asaj shtojce, në përjashtim të rasteve kur ajo është rindërtuar duke plotësuar kushtet e Rregullores 13F të së njëjtës shtojcë,
  - një cisternë, siç parashikohet më lart, që plotëson kërkesat e një cisterne të re siç përcaktohet në Rregulloren 1 (26) të Shtojcës Marpol 73/78 bëhet objekt i inspektimit të zgjeruar 25 vjet pas furnizimit të saj siç tregohet në Supplement, Formulari B, i Certifikatës së IOPP-së, në përjashtim të rasteve kur ajo përputhet ose është ndërtuar në përputhje me kriteret e Rregullores 13F të asaj shtojce.
2. Transportuesit me shumicë, të përdorur më shumë se 12 vjet, siç përcaktohet mbi bazën e datës së ndërtimit të dhënë në certifikatat e sigurisë së anijes.
3. Anijet e pasagjerëve.
4. Cisternat e gazit dhe të kimikateve, të përdorura më shumë se 10 vjet, siç përcaktohet mbi bazën e datës së ndërtimit siç tregohet në certifikatat e sigurisë së anijes.

### **B. Udhëzime jodetyruese për inspektimin e zgjeruar të kategorive të caktuara të anijeve (siç përmendet në paragrafin 2 të nenit 7)**

Për aq sa është e mundur, elementet e mëposhtme mund të konsiderohen pjesë e inspektimit të zgjeruar. Inspektorët duhet të jenë të ndërgjegjshëm se kjo gjë mund të çojë ekzekutimin e sigurt të disa operacioneve të caktuara në bordin e anijes; p.sh. operacionin e ngarkesës, nëse gjatë operacioneve të tilla kërkohet të kryhen teste që kanë efekt të drejtpërdrejtë.

1. Anijet në përgjithësi (kategoritë në seksionin A)
  - fikja dhe ndezja e gjeneratorit të emergjencës,
  - inspektimi i ndriçimit të emergjencës,
  - funksionimi i pompës emergjente të zjarrit me dy tuba të lidhura me sistemin kryesor të fikjes së zjarrit,
  - funksionimi i pompave për thithjen e ujit,
  - mbyllja e dyerve për mbrojtje nga uji,
  - ulja e njëres barke shpëtimi në ujë,
  - testimi i ndalimit emergjent me telekomandë për shembull për bojlerat, ventilimin dhe pompat e karburantit,
  - testimi i marshit drejtues, duke përfshirë dhe marshin ndihmës të drejtimit,

- inspektimi i burimit të energjisë për instalimet radiofonike në rastet e emergjencave,
- inspektimi dhe, deri në masën e mundur, testimi i separatorit të dhomës së motorit.

## 2. Cisternat

Përveç elementeve të përmendura në seksionin 1, edhe elementet e mëposhtme mund të konsiderohen si pjesë e inspektimit të zgjeruar për cisternat e naftës:

- sistemi i shkumës izoluese i fiksuar në kuvertë,
- pajisjet kundër zjarrit në përgjithësi,
- inspektimi i fikësve të zjarrit në dhomën e motorit, dhomën e pompimit dhe akomodimi,
- kontrolli i presionit të përmbajtjes së gazit inert dhe oksigjenit,
- kontrolli i Dosjes së Raportimit të Sondazhit (shih Rezolutën e IMO-s A.744(18)) për identifikimin e fushave të mundshme të dyshimit që kërkojnë inspektim.

## 3. Transportuesit me shumicë

Përveç elementeve të përmendura në seksionin 1, si pjesë e inspektimit të zgjeruar për transportuesit në masë mund të jenë dhe objektet e mëposhtme:

- gërryerja e mundshme e bazave të makinerive të kuvertës,
- deformimi i mundshëm dhe/ose gërryerja e mbulesave të baxhës së anijes,
- të çara të mundshme ose gërryerje lokale në ndarjet tërthore,
- hyrja në vendin e mbajtjes së mallrave,
- kontrolli i Dosjes së Raportit të Mbikëqyrjes, (shih Rezolutën e IMO-s A.744(18)) për identifikimin e zonave të mundshme të dyshimit të kërkojnë inspektim.

## 4. Cisternat e gazit dhe të kimikateve

Përveç zërave të dhënë në seksionin 1, si pjesë e inspektimit të zgjeruar për depozitat e gazit dhe kimikateve mund të shqyrtohen dhe objektet e mëposhtme:

- pajisjet për monitorimin dhe sigurinë e cisternës që lidhen me temperaturën, presionin dhe sasinë që mund të mbajë ende cisterna deri në kapacitetin e plotë të saj,
- pajisje për analizimin e oksigjenit dhe akpnozimetrit, duke përfshirë kalibrimin e tyre. Disponueshmërinë e pajisjes për zbulim kimikatesh me numrin e duhur të tubave për zbulimin e gazit për ngarkesa të caktuara,
- kostume shpëtimi për daljen nga kabina, të cilat sigurojnë mbrojtjen e përshtatshme për sistemin e frymëmarrjes dhe për sytë për secilin person në bord (nëse kërkohet nga produktet e përmendura në Certifikatën Ndërkombëtare të Përputhshmërisë, ose Certifikatën e Përputhshmërisë për Transportin e Kimikateve të Rrezikshme me Shumicë ose Gazeve të Lëngëta me Shumicë, sipas rastit),
- kontrolli që produkti që transportohet është pjesë e listës së Certifikatës Ndërkombëtare të Përputhshmërisë ose Certifikatës së Përputhshmërisë për Transportin e Kimikateve të Rrezikshme me Shumicë Masë ose Gazrave të Lëngshme në Shumicë, sipas rastit,
- Instalimet e fiksuara në kuvertë kundër zjarrit, pavarësisht nëse janë në formën e shkumës izoluese, kimikateve të thata ose substanca të tjera, në varësi të produktit që transportohet.

## 5. Anijet e pasagjerëve

Përveç objekteve të dhëna në seksionin 1, si pjesë e inspektimit të zgjeruar për anijet e pasagjerëve mund të konsiderohen dhe objektet e mëposhtme:

- testimi i sistemit të zbulimit të zjarrit dhe sistemit të alarmit,
- testimi i mbylljes së duhur të dyerve kundër zjarrit,
- testimi i qendrës së zërit,
- stërvitja e mbrojtjes kundër zjarrit, ku të paktën të demonstrohen të gjitha mjetet dhe ku të marrë pjesë një pjesë e ekuipazhit të shërbimit,
- demonstrimi që anëtarët e ekuipazhit e njohin planin e kufizimit të dëmit.

Nëse konsiderohet i nevojshëm, inspektimi mund të vazhdojë ndërkohë që anija po shkon drejt një porti të Shtetit Anëtar ose po vjen nga porti i Shtetit Anëtar, me pëlqimin e kapitenit ose operatorit të anijes. Inspektorët nuk duhet të pengojnë punën e anijes, dhe as nuk duhet të shkaktojnë situata

që, sipas gjykimit të kapitenit të anijes, mund të rrezikojnë sigurinë e pasagjerëve dhe të ekuipazhit të anijes.

## SHTOJCA VI

### **Kriteret për ndalimin e një anijeje** (siç përmendet në paragrafin 3 të nenit 9)

#### Hyrje

Para se të përcaktohet nëse mangësitë e konstatuara gjatë një inspektimi diktojnë ndalimin e anijes në fjalë, inspektori duhet të zbatojë kriteret e përmendura më poshtë në seksionet 1 dhe 2. Seksioni 3 përfshin shembuj të mangësive të cilat në vetvete mund të çojnë në ndalimin e anijes në fjalë (shih paragrafin 3 të nenit 9).

#### 1. Kriteret kryesore

Kur ushtron gjykimin e tij profesional për të ndaluar ose jo një anije, inspektori duhet të zbatojë kriteret e mëposhtme:

Koha:

Anijet që janë të pasigurta për të dalë në det duhet të ndalohen që në inspektimin e parë, pavarësisht nga koha gjatë së cilës anija do të qëndrojë në port.

Kriteri:

Anija ndalohet në rast se mangësitë e saj janë mjaftueshëm serioze për të merituar kthimin sërish të inspektorit për të parë nëse janë ndrequr këto mangësi para se anija të nisët për lundrim.

Nevoja e inspektorit për t'u kthyer në anije është masë për seriozitetin e mangësive. Gjithsesi, ajo nuk përcakton një detyrim të tillë për çdo rast. Kjo gjë nënkupton se organi duhet të verifikojë në një mënyrë ose një tjetër, mundësisht nëpërmjet një vizite tjetër, se mangësitë janë riparuar para nisjes.

#### 2. Zbatimi i kriterëve kryesore

Kur vendos nëse mangësitë e gjetura në anije janë mjaftueshëm serioze për të justifikuar ndalimin, inspektori duhet të vlerësojë nëse:

1. anija e ka dokumentacionin përkatës dhe ka dokumentacion të vlefshëm;

2. anija e ka ekuipazhin e kërkuar nga Dokumenti i Sigurisë Minimale për Krahun e Punës.

Gjatë inspektimit, inspektori duhet të vlerësojë më tej nëse anija dhe/ose ekuipazhi është në gjendje:

3. të lundrojë e sigurt gjatë të gjithë udhëtimit pasardhës;

4. të trajtojë, mbajë dhe monitorojë në mënyrë të sigurt kushtet e ngarkesës gjatë të gjithë udhëtimit pasardhës;

5. ta shfrytëzojë dhomën e motorit në mënyrë të sigurt gjatë të gjithë udhëtimit pasardhës;

6. të sigurojë shfrytëzimin e sigurt të sistemit të shtytjes dhe drejtimit gjatë të gjithë udhëtimit pasardhës;

7. të fikë efektivisht zjarret në çdo pjesë të anijes, nëse është e nevojshme gjatë udhëtimit pasardhës;

8. ta braktisë anijen me shpejtësi dhe në mënyrë të sigurt dhe të kryejë operacionet e shpëtimit, nëse është e nevojshme, gjatë udhëtimit pasardhës;

9. të parandalojë ndotjen e ambientit gjatë të gjithë udhëtimit pasardhës;

10. të mbajë stabilitet të plotë gjatë të gjithë udhëtimit pasardhës;

11. të ruajë integritetin e plotë kundër futjes së ujit në udhëtimin pasardhës;

12. të komunikojë në rrethana të vështira, nëse është e nevojshme gjatë udhëtimit pasardhës;

13. të ofrojë kushte të sigurta dhe të shëndetshme në bord gjatë të gjithë udhëtimit pasardhës.



Nëse përgjigjja për ndonjërin prej këtyre vlerësimeve është negative, duke marrë parasysh mangësitë e konstatuara, anija duhet të shqyrtohet seriozisht për ndalim. Edhe një kombinim mangësish të një natyre më pak të rëndë mund të çojë në ndalimin e një anijeje.

3. Për t'i ardhur në ndihmë inspektorit për përdorimin e këtyre udhëzimeve, më poshtë jepet një listë mangësish, të grupuara sipas konventave dhe/ose kodeve përkatëse, të cilat mendohet të kenë një natyrë të tillë të rëndë dhe mund të çojnë në lëshimin e urdhrin të ndalimit për anijen në fjalë. Kjo listë nuk është shteruese.

### 3.1. Të përgjithshme

Mungesa e certifikatave të vlefshme, siç kërkohet nga instrumentet përkatëse. Gjithsesi, anijet që mbajnë flamurin e shteteve që nuk janë pjesë e një konvente (instrumentit përkatës) ose që nuk kanë zbatuar një tjetër instrument përkatës, nuk janë të detyruara të mbajnë certifikatat e parashikuara në konventë apo në instrumente të tjera përkatëse. Si rezultat, mungesa e certifikatave të kërkuara në vetvete nuk duhet të përbëjë arsye për ndalimin e këtyre anijeve; gjithsesi, gjatë zbatimit të klauzolës “nuk ka trajtimi favorizues”, kërkohet përputhshmëri thelbësore me dispozitat para se anija të nisët për lundrim.

### 3.2. Fushat nën Konventën Solas (referencat jepen në kllapa)

1. mosfunksionimi i duhur i makinerive të shtytjes dhe makinerive të tjera themelore si dhe i instalimeve elektrike;
2. pastërti e pamjaftueshme në dhomën e motorit, masë e tepërt e përzierjeve të vajrave dhe ujit në gropën e ujit, izolimi i tubacioneve duke përfshirë tubacionet në dhomën e motorit të kontaminuara me naftë, mosfunksionimi i duhur i pajisjeve të pompimit për gropat e ujit në anije;
3. mosfunksionimi i duhur i gjeneratorit, ndriçimit, baterive dhe çelësave të emergjencës;
4. mosfunksionimi i duhur i mekanizmit kryesor drejtues dhe atij ndihmës;
5. mungesa, kapaciteti i pamjaftueshëm apo prishja serioze e pajisjeve personale të shpëtimit të jetës, paketës së mbijetesës dhe pajisjeve të hedhjes;
6. mungesa, mospërputhshmëria ose përkeqësimi serioz i sistemit të zbulimit të zjarrit, alarmeve për zjarr, pajisjeve për shuarjen e zjarrit, instalimeve fikse për fikjen e zjarrit, valvulave të ventilimit, penguesve të zjarrit, pajisjeve me mbyllje të shpejtë deri në masën që ato nuk mund të përputhen me përdorimin e tyre të synuar;
7. mungesa, përkeqësimi serioz ose mosfunksionimi siç duhet i mbrojtjes kundër zjarrit në zonën e kuvertës së ngarkesës të cisternave;
8. mungesa, mospërputhshmëria ose përkeqësimi serioz i sinjalizimeve me dritë, formë dhe tinguj;
9. mungesa ose mosfunksionimi siç duhet i pajisjeve radiofonike për komunikim në rast problemesh dhe komunikim për sigurinë;
10. mungesa ose mosfunksionimi siç duhet i pajisjeve të lundrimit, duke marrë parasysh dispozitat e Rregullores Solas V/12(o);
11. mungesë e hartave të korrektuara të lundrimit, dhe/ose e të gjitha botimeve përkatëse nautike të nevojshme për udhëtimin e planifikuar, duke marrë parasysh se hartat elektronike mund të përdoren si zëvendësuese të këtyre hartave;
12. mungesa e ajrimit pa shkëndija për dhomat e pompimit të ngarkesës (Rregullorja Solas II-2/59.3.1).

### 3.3. Fushat nën Kodin e IBC-së (referencat jepen në kllapa)

1. transportimi i një substance që nuk përmendet në Certifikatën e Përputhshmërisë ose mungesa e informacionit për ngarkesën (16.2);
2. mungesa e pajisjeve ose pajisje të dëmtuara për sigurinë e presionit të lartë (8.2.3);
3. instalimet elektrike që nuk janë shumë të sigurta ose që nuk korrespondojnë me kërkesat e kodit (10.2.3);
4. burimet e ndezjes në vendet e rrezikshme të përmendura në pikën 10.2 (11.3.15);
5. kundërvajtjet e kërkesave të posaçme (15);
6. tejkalimi i cilësisë maksimale të lejueshme të ngarkesës për depozitë (16.1);
7. mbrojtje e pamjaftueshme nga nxehtësia për produktet delikate (16.6).

### 3.4. Fushat sipas Kodit IGC (referencat jepen në kllapa)

1. transporti i një substance që nuk përmendet në Certifikatën e Përputhshmërisë ose në informacionin që mungon për ngarkesën (18.1);
2. pajisje mbyllëse që mungojnë në mjediset e fjetjes dhe shërbimit (3.2.6);
3. mure ndarëse që lejojnë rrjedhjen e gazit (3.3.2);
4. bllokues ajri defektivë (3.6);
5. valvula për mbyllje të shpejtë që mungojnë ose me defekt (5.6);
6. valvula sigurie që mungojnë ose defektive (8.2);
7. instalime elektrike jo shumë të sigurta ose që nuk korrespondojnë me kërkesat e kodit (10.2.4);
8. ventilatorë jo funksionalë në zonën e ngarkesës (12.1);
9. alarme jo funksionalë presioni për depozitat e ngarkesës (13.4.1);
10. instalim defektiv për detektimin e gazit dhe/ose gazit toksik (13.6);
11. transporti i substancave që duhet të frenohen pa certifikatën e vlefshme të frenimit (17/19).

### 3.5. Fushat sipas Konventës së Vijave të Ngarkesës

1. sipërfaqe të konsiderueshme të dëmtuara ose të gërryera, ose heqja e veshjeve dhe krijimi i ngurtësimeve në kuverta dhe anije, që cenojnë aftësinë e anijes për të dalë në det apo forcën e saj për të marrë ngarkesa lokale, në përjashtim të rasteve kur janë kryer riparimet e nevojshme të përkohshme për udhëtimin për në port për riparime permanente;
2. një rast i njohur i stabilitetit të pamjaftueshëm;
3. mungesa e informacionit të mjaftueshëm dhe të besueshëm, në një formë të miratuar, i cili nëpërmjet mjeteve të shpjegueshme dhe të thjeshta i lejon drejtuesit të planifikojë ngarkimin dhe balastrimin e anijes së tij në mënyrë të tillë që të ruhet një nivel i sigurt stabiliteti në të gjitha etapat dhe në kushte të ndryshueshme të udhëtimit, dhe të shmangët krijimi i streseve të papranueshme në strukturën e anijes;
4. mungesa, përkeqësimi serioz ose pajisjet defektive të mbylljes, pajisjet e mbylljes së baxhës së anijes dhe të dyerve për ndalimin e ujit;
5. mbingarkesa;
6. mungesa e shenjave të tonazhit ose shenja tonazhi që nuk mund të lexohen.

### 3.6. Fushat sipas Konventës Marpol, Shtojca I (referencat jepen në kllapa)

1. mungesa, përkeqësimi serioz ose mosfunksionimi i duhur i pajisjes së filtrimit të naftës/ujit, sistemit të monitorimit dhe të kontrollit të shkarkimit të naftës ose pajisjeve të alarmit të 15 ppm;
2. kapaciteti i mbetur i depozitës së llucës dhe/ose mbetjeve është i pamjaftueshëm për udhëtimin e synuar;
3. nuk është i disponueshëm libri i Regjistrimit të Naftës (20 (5));
4. përshtatja e një tubacioni të paautorizuar shkarkimi.

### 3.7. Fushat nën Konventën Marpol, Shtojca II (referencat jepen në kllapa)

1. mungesat në manualin e P& A;
2. ngarkesë e pakategorizuar (3 (4));
3. nuk ka libër regjistrimesh ngarkese (9 (6));
4. transporti i substancave të ngjashme me naftën që nuk i plotësojnë kërkesat ose që nuk kanë një certifikatë të ndryshuar siç duhet (14);
5. përshtatja e një tubacioni të paautorizuar shkarkimi.

### 3.8. Fushat sipas Konventës së STCW-së

Numri, përbërja ose certifikimi i ekuipazhit që nuk korrespondon me dokumentet e sigurisë së krahut të punës.

### 3.9. Fushat nën Konventat e ILO-s

1. ushqim i pamjaftueshëm për lundrim deri në portin tjetër;
2. ujë i pijshëm i pamjaftueshëm për lundrim deri në portin tjetër;
3. kushte sanitare të këqija në bord;

4. nuk ka ngrohje në akomodimin e një anijeje që funksionon në zona ku temperaturat mund të jenë tejet të ulëta;

5. mbeturina të shumta, bllokimi nga pajisja ose ngarkesa ose kushtet e tjera të pasigurta në korridoret e kalimit të pasagjerëve/vendet e akomodimit.

3.10. Fushat të cilat mund të mos çojnë në ndalim, por kur, p.sh, operacionet e ngarkesave duhet të pezullohen.

Mosshfrytëzimi i duhur (ose mosmirëmbajtja) e sistemit të gazit inert, agregatit të ngarkesës ose makinerisë konsiderohen si arsye të mjaftueshme për ndalimin e operacionit të ngarkesës.

## SHTOJCA VII

### **Kriteret minimale për inspektorët (siç përmendet në paragrafin 1 të nenit 11)**

1. Inspektori duhet të jetë i autorizuar të kryejë kontrollin shtetëror portual nga organi përgjegjës i Shtetit Anëtar.

2. Ose:

- Inspektori duhet të ketë kryer të paktën një vit shërbim si inspektor i një shteti flamuri që merret me sondazhet dhe certifikimin në përputhje me Konventat,

- dhe duhet të zotërojë:

(a) një certifikatë aftësie si drejtues anijeje, që i jep mundësinë të marrë drejtimin e një anijeje me kapacitet 1 600 GT ose më shumë (shih STCW, Rregullorja II/2); ose

(b) një certifikatë aftësie si kryeinxhinier që i jep mundësinë të kryejë këtë detyrë në bordin e një anijeje, impianti kryesor i së cilës ka një fuqi të barabartë ose ekuivalente prej 3 000 KW, (shih STCW, Rregullorja III/2); ose

(c) duhet të ketë marrë një provim si arkitekt marine, inxhinier mekanik ose inxhinier tjetër të lidhur me fushat e detarisë dhe të ketë punuar në këtë pozicion prej të paktën pesë vjetësh,

- Inspektorët e përmendur në gërmat a dhe b duhet të kenë shërbyer për një periudhë prej jo më pak se pesë vitesh në det si oficer në kuvertë ose në departamentin e motorit.

Ose:

Inspektori duhet:

- të ketë diplomë universiteti ose trajnim ekuivalent, dhe

- të jetë trajnuar dhe kualifikuar në një shkollë për inspektorët e sigurisë së anijeve, dhe

- të ketë shërbyer të paktën dy vjet si inspektor i shtetit flamurin e të cilit mban anija që është marrë me sondazhet dhe certifikimin në përputhje me Konventat.

3. Të ketë aftësi për të komunikuar me gojë e me shkrim me detarët në gjuhën që përdoret më shpesh në det.

4. Të ketë njohuri të mira të dispozitave të Konventave ndërkombëtare dhe të procedurave përkatëse për kontrollin shtetëror portual.

5. Edhe inspektorët që nuk i plotësojnë kriteret e sipërpërmendura pranohen nëse janë në marrëdhënie pune me organin përgjegjës të një Shteti Anëtar për kontrollin shtetëror portual në datën e miratimit të kësaj direktive.