



# RREGULLORE E FUNKSIONIMIT TË PORTIT MBM

[Document subtitle]

**2021**

## Tabela e përmbajtjes

KREU I - TË PËRGJITHSHME.....	4
NENI 1    QËLLIMI.....	4
NENI 2    FUSHA E ZBATIMIT.....	4
NENI 3    TERMAT.....	4
KREU II - PROCEDURA E KOMUNIKIMIT PARA MBËRRITJES SË ANIJES NË PORT.....	7
NENI 4    NJOFTIMET PËR MBËRRITJEN E ANIJES.....	7
KREU III - QËNDRIMI NË RADË DHE HYRJA/DALJA E ANIJEVE NË/NGA PORTI.....	8
NENI 5    LEJA E HYRJES DHE PILOTIMI.....	8
NENI 6    SHËRBIMI I RIMORIKIMIT.....	8
NENI 7    RESPEKTIMI I UDHËZIMEVE NGA PËRDORUESIT E PORTIT DHE PËRGJEGJËSIA E TYRE.....	9
NENI 8    PËRGJEGJËSIA E PORTIT.....	10
NENI 9    PRAKTIKA E LIRË.....	10
NENI 10   QËNDRIMI NË KALATË OSE NË BOVA.....	10
NENI 11   STRUKTURAT TEKNIKE PËR AKOSTIMIN E ANIJEVE.....	12
NENI 12   TESTET DHE VERIFIKIMI I PAISJEVE TË NGARKIM/SHKARKIMIT.....	13
NENI 13   RREGJISTRUESIT AUTOMATIKE, TË PRESIONIT, TË TEMPERATURËS DHE PRURJES.....	13
NENI 14   BREGËZIMI I ANIJES CISTERNE DHE LIDHJA E TUBOVE FLEXIBEL TË SHKARKIMIT.....	13
NENI 15   MATJET DHE MARRJA E MOSTRAVE TË NGARKESAVE.....	13
NENI 16   KOMPANITË DHE PERSONELI I NGARKUAR PËR SONDAZHET DHE MARRJEN E MOSTRAVE TË NGARKESËS.....	14
NENI 17   OPERACIONET E NGARKIM / SHKARKIMIT - TERMINALI I HIDROKARBUREVE.....	14
NENI 18   OPERACIONET E NGARKIMIT/SHKARKIMIT - TERMINALI I NGARKESAVE.....	15
NENI 19   KUSHTET METEOROLOGJIKE PËR NDËRPRERJEN E PËRPUNIMIT TË NGARKESAVE NË PORT.....	16
NENI 20   SPOSTIMI I ANIJEVE NË RADË PËR SHKAK TË KUSHTEVE METEOROLOGJIKE.....	16
NENI 21   SHËRBIMI I MBROTJES KUNDËR ZJARRIT NË PORT.....	16
NENI 22   ZJARRI DHE PËRGJIGJA E MENJËHERSHME.....	16
NENI 23   STËRVITJA PËR SHUARJEN E ZJARRIT.....	17
NENI 24   NDALIMI I FLAKËS SË HAPUR DHE PËRDORIMIT TË APARATEVE QË PRODHOJNË SHKËNDIJA.....	18
NENI 25   NDALIMI I FUTJES TË LENDEVE TË RREZIKSHME NË TERMINALIN E HIDROKARBUREVE ...	18
NENI 26   LEJA PËR PUNË NË TEMPERATURË TË LARTË APO PËRDORIMI I PAISJEVE QË GJENEROJNË SHKËNDIJA.....	18
NENI 27   RREGULLAT PËR RUAJTJEN E MJEDISIT DETAR NGA NDOTJA.....	19
NENI 28   MARRJA OSE DËRGIMI PAJISJEVE TË ANIJES.....	20
NENI 29   OPERACIONET E FURNIZIMIT TË ANIJES.....	20
NENI 30   FUNKSIONIMI I LABORATORIT TË PORTIT.....	20
NENI 31   AVARITË E SISTEMIT TË GAZIT INERT.....	21

NENI 32	HYRJA E PERSONAVE/MJETEVE NË ZONAT E KUFIZUARA .....	22
NENI 33	KUSHTET QË DUHET TË PËRMBUSHEN PËRPARA KRYERJES C.O.W. ....	22
KREU VII - BASHKËRENDIMI ME ORGANET SHTETËRORE.....		23
NENI 34	DETYRIMET E SUBJEKTEVE PRITËSE DHE NISJES TË NGARKESAVE DHE BASHKËVEPRIMI ME AUTORITETET E PORTIT .....	23
NENI 35	BASHKËRENDIMI I VEPRIMEVE ME AUTORITETET DOGANORE.....	23
NENI 36	BASHËKRENDIMI ME ORGANET E POLICISË KUFITARE .....	24
SHTOJCA 1 - LISTA E KONTROLLIT TË SIGURISË ANIJE/BREGDET .....		25
SHTOJCA 2 - MESAZH STANDART.....		26
SHTOJCA 4 - KAPITENERISE SE PORTIT .....		28
SHTOJCA 5 .....		29
SHTOJCA 6 - KOMUNIKIMI ANIJE - TOKE.....		30
SHTOJCA 7 .....		31
SHTOJCA 8 .....		32
SHTOJCA 9 - DEKLARATE STANDART.....		33
SHTOJCA 10 - DEKLARATE STANDARTE.....		34
SHTOJCA 11 - BLU CODE.....		35

## KREU I - TË PËRGJITHSHME

### NENI 1 QËLLIMI

Qëllimi i kësaj rregulloreje është të rregulloj të gjithë veprimtarinë ekonomike, tregtare, juridike dhe administrative për të siguruar funksionimin e portit “MBM” (në vijim “Porti”) si port i përshtatshëm për trafikun ndërkombëtar detar duke plotësuar të gjitha standardet e përcaktuara në Konventat Ndërkombëtare Detare të cilat janë ratifikuar nga Republika e Shqipërisë si dhe aktet ligjore dhe nënligjore kombëtare në fuqi.

### NENI 2 FUSHA E ZBATIMIT

- 1 Kjo rregullore zbatohet për të gjitha anijet që transportojnë lëndë hidrokarbure dhe mallra të tjerë si dhe për operatorët dhe personat fizik e juridik që marrin pjesë në përpunimin, depozitimin dhe transportin e lëndëve hidrokarbure apo mallra të tjerë në Port, brenda kufijve administrativë të Portit siç janë përcaktuar në ligjin Nr. 104/2015 dt.23.09.2015, Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe Shoqërisë Koncesionare “Porti MBM”(Multy Buoy Mooring) i ndryshuar.
- 2 Administrata e Portit është përgjegjëse për plotësimin e kushteve dhe standardeve të nevojshme për funksionimin e këtij porti si port i hapur për trafikun ndërkombëtar detar.
- 3 Në Portin MBM ushtrojnë veprimtarinë e tyre dhe Organet Shtetërore të përcaktuara mbi bazën e legjislacionit të Republikës së Shqipërisë (Kapiteneria e Portit, Drejtoria e Doganave, Drejtoria vendore e policisë për kufirin dhe migracionin, Qendra Shëndetësore dhe organe të tjera që kanë lidhje me funksionimin normal të këtij porti.
- 4 Mënyra e operimit të anijeve në Portin MBM do të bëhet sipas parimit “Kush hyn i pari, shërbehet i pari”.
- 5 Porti MBM do të respektojë të drejtën e barazisë për shoqëritë që do kryejnë shërbime në këtë port si edhe do të vendosë kushte të barabarta për veprime tregtare të njëjta për të gjithë operatorët.
- 6 Porti MBM do ti ofrojë shërbime të gjitha operatorëve me të njëjtat kushte teknike dhe financiare.
- 7 Porti MBM do të bëjë publike dhe transparente tarifat portuale të miratuara sipas legjislacionit në fuqi, këtë rregullore si edhe akte të tjera të nevojshme.

### NENI 3 TERMAT

Në këtë rregullore termat kanë kuptimin e mëposhtëm:

1. **AK** - Autoriteti Kontraktues;
2. **Akostim / ankorim** - Pozicionimi i anijes ne kalatë dhe në radë për zhvillimin e operacioneve të ngarkim/shkarkimit si dhe proceseve te tjera qe paraqet nevoja e anijeve.
3. **Anije** - Termi anije nënkupton çdo mjet detarë i tipave të ndryshme dhe që kryen një veprimtari detare të çdo lloji. (këtu përfshihen dhe hidroplanët, nëndetëse, mjetet lundruese dhe platformat fikse ose lundruese);
4. **Balaste** - Ujëra të vendosura në anije për rritjen e qëndrueshmërisë së anijes;
5. **Bunkerim** - Nënkupton operacionet e furnizimit me karburant të mjeteve lundruese;
6. **Deklarate Sigurimi** - Marrëveshje ndërmjet anijes dhe portit, e cila përcakton masat e sigurimit që do të zbatohen nga secila palë.
7. **DWT(summer)** - nënkupton matjen e madhësisë së përgjithshme të një anijeje të përcaktuar në përputhje me parashikimet e Konventës Ndërkombëtare për matjen e Tonazhit të Anijeve 1969 (Tonnage Convention 69) aderuar nga RSH me ligjin nr. 8989, datë 29.01.2003.
8. **Ekstremisht të ndezshme** - Janë lëndët që në gjëndje të lënget, kanë pikë flakërimi më të ulët se 0°C dhe pikë vlimi më të ulët se 35 °C ose që janë të ndezshme në gjëndje të gaztë në kontakt me ajrin në temperaturë (ambienti) dhe presion (atmosferik) normal.
9. **Fasilitetit Portual** - Struktura portuale;
10. **Force madhore** - Ngjarje ose një akt natyror apo shoqëror i jashtëzakonshëm;
11. **IMDG** - Kodi Ndërkombëtar Detar për Mallra te Rrezikshme.
12. **IMO** - Organizata Ndërkombëtare Detare.
13. **IOPP** - Certifikata Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Hidrokarburet.
14. **Kalatë/skele** - Vend akostimi i anijeve.
15. **Kodi ISPS** - Kodi Ndërkombëtar i Sigurisë në Anije dhe Porte i vënë në zbatim me ligjin nr. 168/2013 “Për sigurinë në anije dhe në Porte” dhe aktet nënligjore të miratuara në zbatim të këtij ligji.
16. **Loading Master** - Personi përgjegjës që supervizon procesin e ngarkim/shkarkimit të anijeve;
17. **Mallra të tjerë** - Çdo lloj malli përveç hidrokarbureve (mallra gjeneral, rifuxho, mallra RO/RO, kontenier, mallra të paketuara etj.)
18. **MARPOL 73/78** - Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes se Mjedisit Detar 73/78 aderuar nga RSH me ligjin nr. 9594, datë 27.07.2006.
19. **Perdorues i Portit** - Konsiderohet perdorues i Portit çdo mjet detar, agjensi detare, si dhe cdo operator tjetër që ofron apo përdor shërbimet e Portit.
20. **Personat e Autorizuar** - Punonjës të Forcës së Sigurisë se Fasilitetit Portual ose çdo person tjetër i autorizuar nga administrata e portit apo institucione shtetërore për tu futur apo kryer një funksion në port.
21. **Plan Emergjence** - Plani i përgatitur dhe miratuar për përballimin e emergjencave dhe që shpreh masat për parandalimin, pakësimin dhe riaftësimin e zonës se prekur.

22. **Port** - Tërësia e hapësirës ujore detare, si dhe strukturës e infrastrukturës portuale, e përcaktuar për kryerjen e veprimtarive të anijeve detare me karakter tregtar, prodhues, riparues, detar ose për qëllime të tjera detare.
23. **Porti MBM** - Shoqëria Koncesionare Porti MBM që shfrytëzon Portin në përputhje me Ligjin Nr. 104/2015 dt.23.09.2015, Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe Shoqërisë Koncesionare “Porti MBM”(Multy Buoy Mooring) i ndryshuar me ligji nr 13/2018 dhe ligjin 58/2020.
24. **Radë** - Zona ujore detare, jashtë akuariumit të portit, ku anija qëndron në pritje për akostim.
25. **Sistemi i ankorimit me Bova** - Vendi i përcaktuar ku realizohet ankorimi i anijes në det të hapur duke u lidhur në bova pluskuese me qëllim kryerjen e përpunimit të saj.
26. **Slope** - ujërat e ndotura me vajra. Mbeturina me origjinë vajore;
27. **SOLAS 74** - Konventa Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës ne Det aderuar nga RSh me ligjin nr. 9213, datë 01.04.2004.
28. **Terminal Portual** - është vendi i përcaktuar nga ministri, ku realizohet lidhja ndërmjet anijes dhe portit, përfshirë zona të tilla si ato të ankorimit, të pritjes dhe drejtimet e ardhjes nga deti, ku anijet mund të ankorohen ose të hedhin cimat. Në rast se një zonë pranë buzës së detit shpallet e kufizuar, kjo përfshin edhe hapësirën nën sipërfaqe të ujit deri në fund të detit dhe çdo skelë pranë saj;
29. **VHF/UHF** - Sistemi komunikimi me radio;
30. **Zone e kufizuar** - Zona e përcaktuar si zonë me rrezikshmëri të larte për sigurinë e portit .
31. **Zone Portuale** - Tërësia e zonave tokësore dhe detare, të përcaktuara që shërbejnë për kryerjen e veprimtarisë së portit, (tërësia e elementeve të infrastrukturës së portit për realizimin e shërbimeve dhe të veprimtarisë portuale).

## KREU II - PROCEDURA E KOMUNIKIMIT PARA MBËRRITJES SË ANIJES NË PORT

### NENI 4 NJOFTIMET PËR MBËRRITJEN E ANIJES

Në zbatim të konventës ndërkombëtare “Për krijimin e lehtësive për trafikun ndërkombëtar detar” aderuar nga Republika e Shqipërisë me ligjin nr. 9428, datë 13.10.2005 dhe kuadrit ligjor kombëtar Mbi formalitetet e anijeve që operojnë në portet detare të Republikës së Shqipërisë, agjenti detar i anijes njofton tek Administrata e Portit dhe organet shtetërore që kryejnë funksionin në Port të paktën 24(njëzet e katër) orë para mbërritjes së anijes në radë, duke dhënë **(informacionin e përcaktuar në Pre-arrival Info Form, listen e ekuipazhit)** dhe informacionin paraprak mbi karakteristikat, tipin dhe sasinë e ngarkese që do të shkarkohet/ngarkohet.

Agjenti detar dërgon informacionin e mëposhtëm:

- Emrin e anijes;
- Flamuri dhe sinjali dallues (shenja e thirrjes);
- Portin e regjistrimit;
- Portin nga është nisur anija;
- Datën dhe orën e saktë të mbërritjes;
- Gjatësinë dhe gjerësinë e përgjithshme të anijes;
- Zhytjen maksimale në mbërritjen, në nisjen e anijes;
- Tonazhin e anijes (NRT GRT, DWT);
- Llojin dhe tonazhin e ngarkesës;
- Sasinë (peshën) e ngarkesës që do të shkarkohet/ngarkohet;
- Pritësin e mallit ngarkuesi;
- Numri i përgjithshëm I njerëzve në bord;
- Çdo dëmtim i anijes, ingranazhit ose ngarkesës së saj;
- Sasia e mbetjeve të lëngshme në bord (mbetjet e vajit ose uji i ndotur i larjes).

Agjenti detar për anijet që kryejnë operacionet e larjes së cisternës me naftë bruto gjatë operacionit të shkarkimit të ngarkesës njoftojnë Kapitenerinë e Portit Durrës me një mesazh standart sipas Shtojcës 2.



## **KREU III - QËNDRIMI NË RADË DHE HYRJA/DALJA E ANIJEVE NË/NGA PORTI**

### **NENI 5 LEJA E HYRJES DHE PILOTIMI**

- 1 Të gjitha anijet që mbërrijnë për tu përpunuar në Port, qëndrojnë në Radën e Portit të përcaktuar nga Kapiteneria Durrës në pritje për Pilotin. Porti MBM i komunikon anijes këto të dhëna: nr. kanalit VHF; nr. telefonit; Pilotin etj. sipas Shtojcës 6.
- 2 Anijet që mbërrijnë në Radën e portit komunikojnë me Kapitenerinë e Portit Durrës në kanal in e përcaktuar nga ajo (VHF ch 16), duke e njoftuar atë për emrin e anijes, pozicionin, kursi, drafti i saj dhe shpejtësinë. Kapiteneria e Portit Durrës do të njoftojë anijen për Pilotin që do të asistojë anijen, kanal in e komunikimit VHF, kohën e imbarkimit të pilotit dhe nivelin e sigurisë në Port. Kur Porti MBM është i lirë dhe autoriteti i Portit MBM ka autorizuar hyrjen, anija vijon me akostimin në kalatat brenda Portit ose tek fusha e bovave. Çdo ndryshim i datës dhe orës së mbërritjes duhet ti komunikohet menjëherë Kapitenerisë së Portit Durrës për ta azhornuar me programin e ri.
- 3 Pilotimi i gjithë anijeve që do të përpunohen në këtë port është i detyrueshëm. Ai kryhet nga pilotë të licencuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, për Kategorinë A për tankerat dhe A ose B për anijet e ngarkesës. Gjatë pilotimit, piloti zbaton Rregulloren e Pilotimit të Republikës së Shqipërisë si dhe rregullat e komunikimit me anijen dhe Kapitenerinë.
- 4 Vetëm një anije mund të kryejë manovren e hyrje/daljes në/nga Porti në të njëjtën kohë. Rradha e manovres behet sipas rendit të njoftimeve nga agjensia detare.
- 5 Pas akostimit, PFSO (Oficeri i sigurisë së facilitetit portual) dhe SSO (Oficeri i sigurisë së anijes) kryejnë procedurat përkatëse të përcaktuara në kodin ISPS.
- 6 Përpara largimit nga porti dhe nga ujrat rreth tij apo nga bovat të gjitha anijet duhet të sigurohen që nuk ka manovrime (hyrje/dalje) anijesh të tjera në port. Pilotet do të kontaktojnë me portin për tu siguruar që nuk ka anije të tjera në levizje dhe kanali është i lirë.
- 7 Shpejtësia e lëvizjes në port duhet të jetë e tillë që të lejojë manovrimin e anijes, por pa dëmtuar paisjet e stukturës portuale ose të anijeve të tjera, bashkëpunimi i kapitenit, pilotit dhe rimorkiatorëve është i një rëndësie të veçantë.
- 8 Anijet do të kujdesen që të bëjnë manovrën e hyrjen në kanal dhe akostimit/cakostim me shpenjtësinë minimale të manovrimin në mëyrë që gjatë hyrjes në Port të mos krijojnë valëzime apo dallgë në akuarium me pasoja për mjetet e tjera të akostuara.
- 9 Ndalohet peshkimi, noti, zhytja në ujë brenda në basenin e Portit, në kanal in hyrës apo në zonën e ankorimit të anijeve

### **NENI 6 SHËRBIMI I RIMORIKIMIT**

1. Shërbimi i rimorkimit për anijet që do të përpunohen në këtë Port është i detyrueshëm për të gjitha kategorite e anijeve në zbatim të parashikimeve në rregulloret përkatëse.



2. Numri dhe kapaciteti i rimorkiatorëve që do të përdoren për të assistuar anijen do të jenë në varësi të gjatësisë së anijes, kushteve të motit, gjykimit të kapitenit të anijes dhe pilotit.
3. Shërbimet e rimorikimit kryhen nga operatorë të licensuar në zbatim të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë. Rimorkiatorët mund të përdoren edhe për operacione shpëtimi ose për fikjen e zjarrit dhe raste të tjera emergjente.
4. Me qëllim gadishmërinë dhe reduktimin e kohës së shërbimit të rimorkiatorëve, Porti MBM do të sigurojë vend-akostim për qëndrimin e rimorkiatorëve gjatë periudhës që nuk janë në shërbim.

## **NENI 7      RESPEKTIMI I UDHËZIMEVE NGA PËRDORUESIT E PORTIT DHE PËRGJEGJËSIA E TYRE**

1. Përdoruesit e Portit duhet të respektojnë udhëzimet nga Administrata e Portit, të mirëpërdorin pajisjet portuale si dhe të zbatojnë kërkesat e akostimit sipas udhëzimeve përkatëse.
2. Përdoruesit e Portit duhet të respektojnë rregulloret në fuqi për sa i përket zhurmës, aromave të rënda (era e rëndë) si dhe rregullat për fqinjësinë e mirë.
3. Është e ndaluar të kryhen në anije veprime që shkelin rregullat e fqinjësisë së mirë sic janë përcaktuar në Kodin Civil të Republikës së Shqipërisë (provat e motorit të anijes ose prova e funksionimit të gjeneratorëve). Këto ndalime janë në fuqi përgjatë tërë ditës përveç rasteve kur lejohen nga Administrata e Portit nëpërmjet një Autorizimi specifik.
4. Çdo anije që qëndron në Port duhet të mbahet në gjëndje punë gjatë gjithë kohës, në gadishmëri për lundrim dhe për të kryer manovrim në raste emergjente.
5. Përdoruesit e anijeve duhet të informojnë Portin për masat që ata do të marrin në rast të një rreziku të papritur.
6. Mbikëqyrja e sigurisë nga Porti nuk nënkupton në asnjë rast mungesën e kryerjes së mbikëqyrjes së sigurisë së anijes nga vetë personeli i saj. Mbikëqyrja e sigurisë së vetë anijes është drejtpërdrejt përgjegjësi e pronarit të anijes ose e përfaqësuesit të tij të autorizuar.
7. Pronari ose përdoruesi i anijes duhet të paraqes një garanci sigurimi që mbulon të paktën dëmet e mëposhtme:
  - Përgjegjësia civile;
  - Dëmi i shkaktuar të tretëve;
  - Dëmtimi i strukturave portuale, pavarësisht nga shkaku dhe natyra, pavarësisht nga subjekti që i ka shkaktuar i cili mund të jetë pronari i anijes, përdoruesi i saj ose personeli i anijes, duke përfshirë dëmet që mund të shkaktohen edhe nga zjarri në Anije apo nga mallrat e transportuara;
  - Dëmet që mund të shkaktohen nga mbytja e anijes në kanalin hyrës në Port apo në basenin e Portit.
8. Kjo garanci sigurimi (kontrata e sigurimit) duhet t'i paraqitet Portit përpara ankorimit me qëllim që ky i fundit të lejoj operimin në Port.

**NENI 8 PËRGJEGJËSIA E PORTIT**

1. Administrata e Portit është përgjegjëse për sigurimin dhe mbikëqyrjen e përgjithshme të sigurisë së Portit.
2. Administrata e Portit nuk është përgjegjëse për dëmet e shkaktuara ndaj një anije nga palët e treta gjatë ankorimit apo kur ato përdorin akuarimin e Portit.
3. Në asnjë rast Porti nuk mban përgjegjësi për shërbime ekzekutimin e të cilave ia ka besuar palëve të treta. Këto palë të treta do të mbajnë përgjegjësi personale ashtu si çdo përdorues i Portit, për respektimin e kësaj Rregulloreje dhe për dëmet e shkaktuara.
4. Përdoruesi i Portit duhet të sigurojë që anija e tij të mos shkaktojë dëme në strukturat e portit, në anijet e tjera që ndodhen në Port dhe as të pengojë funksionimin e zakonshëm të Portit.
5. Në çdo rast, Porti heq dorë nga çdo përgjegjësi që rrjedh nga dëmtimet ose aksidentet që u shkaktohen anijeve të ndodhura në Port. I njëjti rregull vlen dhe për dëmet e shkaktuar palëve të treta nga këto anije.
6. Çdo ankesë duhet t'i bëhet me shkrim Autoritetit administrues të Portit.

**NENI 9 PRAKTIKA E LIRË**

1. Praktika e lirë jepet në kalatë brenda 1 (një) orë nga akostimi i anijes, dhe agjësia detare ngarkohet të ndjekë dhe të organizojë grupin e praktikës së lirë.
2. Praktika e lirë mund të jepet edhe në radë nëse Porti nuk kalata të lira.

**NENI 10 QËNDRIMI NË KALATË OSE NË BOVA**

1. Anijet e akostuara në kalatat e Portit ose tek Bovat duhet të përdorin vetëm cima. NDALOHET përdorimi i kavove metalike.
2. Hedhja e spirances në afërsi të kalatave do të bëhet vetem në rastet kur është e domosdoshme për manovrimin e sigurt të anijes.
3. Anija e akostuar në kalatë ose në Bova duhet të jenë gjithmonë në gatishmëri dhe me ekuipazh të mjaftueshëm për të kryer manovra dhe për tu përballur me të gjitha emergjencat.
4. Duhet të mbahen në gjendje gadishmërie të gjitha mjetet kundra zjarrit si dhe personeli i nevojshëm për të manovruar.
5. Në anijet cisterne duhet të jenë në dispozicion dy kavo të fuqishme të nxjerra jashtë bordit me gjatësi 200 m të përshtatshme për rimorkim në kicin dhe/në bashin e anijes në anën e detit.
6. Gjatë gjithë kohës së qëndrimit në kalatë duhet të sigurohet ndriçim i mjaftueshëm i anijes në kuverte, në zonat apo ambientet ku përpunohet ngarkesa.
7. Mjetet e ngjitjes në bord (shkallët, shkallët e lëvizshme) duhet të jenë të fiksuara mirë në bord dhe me largësi të mjaftueshme, në kushte të ndriçuara dhe e paisur me rrjetë mbrojtëse.

8. Gjatë qëndrimit në Port, anija duhet të ketë një personel shërbimi të mjaftueshëm. Në pikën e hyrjes në anije duhet të ketë shërbim të vazhdueshëm sipas rregullave të kodit ISPS.
  9. Gjatë qëndrimit në Port, duhet monitoruar kanali VHF i caktuar nga porti për përgjigje të menjëhershme.
  10. Gjatë qëndrimit në kalatë cimat duhet të jenë gjatë të gjithë kohës të tendosura dhe anija e mbështetur plotësisht në fendera.
-

## **KREU IV - VEPRIMET E HYRJES, SHKARKIMIT DHE DALJES SË ANIJES NGA PORTI**

### **NENI 11 STRUKTURAT TEKNIKE PËR AKOSTIMIN E ANIJEVE**

#### **1 Terminali i Hidrokarbureve**

**Kushti i vetëm kufizues është zhytja e anijes.**

**Ky kushtëzim përcaktohet sipas kapaciteteve teknike infrastrukturore të Portit në bashkëpunim me Kapitanerinë e Portit të Durrësit.**

- a) Platforma Nr. 1 (Bovat)  
Drafti i Lejuar i ankorimit - 17m
- b) Platforma Nr. 2 (Dolphin Mooring Pier1)  
Drafti i Lejuar i ankorimit - 9.5m
- c) Platforma Nr. 3 (Dolphin Mooring Pier 2)  
Drafti i Lejuar i ankorimit - 9.5m
- d) Platforma Nr. 4 (Finger Jetty)  
Drafti i Lejuar i ankorimit - 6.5m

#### **2 Terminali i Ngarkesave**

- a) Kalata nr. 1  
Gjatësia e kalatës 350m  
Drafti i Lejuar i ankorimit - 7.5 m
  - b) Kalata nr. 2  
Gjatësia e kalatës 310m  
Drafti i Lejuar i ankorimit - 10.5m
  - c) Kalata nr. 3  
Gjatësia e kalatës 420m  
Drafti i Lejuar i ankorimit - 10.5m
-

**NENI 12 TESTET DHE VERIFIKIMI I PAISJEVE TË NGARKIM/SHKARKIMIT**

Të gjithë maniketat e përdorura për ngarkim/shkarkimin e produkteve hidrokarbure, testohen dhe kontrollohen periodikisht.

- a. identifikimi i numrave të maniketave;
- b. testet e certifikuara të lëshuara nga prodhuesit para përdorimit;
- c. data e përdorimit të parë;
- d. kontrolli vjetor (i presionit, zgjatjes, vazhdimit të brendshëm, etj.);
- e. kontrolli i pajisjeve të ngarkim/shkarkimit të ngarkesave gjeneralë bëhet në përputhje me manualin (safety manual).

**NENI 13 RREGJISTRUESIT AUTOMATIKE, TË PRESIONIT, TË TEMPERATURËS DHE PRURJES**

1. Regjistruerit automatike të presionit, të temperaturës, të prurjes dhe çdo instrument tjetër që do të instalohet në manifoldet e shkarkimit, tubacionet etj., duhet të testohen nën një presion 1,5 herë më të lartë se presioni i punës i të njëjtave tubacioneve, krahëve të shkarkimit, etj.
2. Kolaudimi (kryerja e testimit) të instrumenteve duhet të kryhet vetëm nga inxhinierët profesionistë të autorizuar të certifikuar. Këto teste do të kryhen çdo 2 (dy) vjet dhe certifikata e testimit do të ruhet në zyrat e Administratës së Portit.

**NENI 14 BREGËZIMI I ANIJES CISTERNE DHE LIDHJA E TUBOVE FLEXIBEL TË SHKARKIMIT**

1. Pas akostimit të anijes cisternë, përpara se të montohen maniketat e ngarkimit/shkarkimit, bëhet bregëzimi i anijes me anë të kavos së tokëzimit e cila ndodhet në platformën e pontilit, ndërsa tubo gomat e pontilit të bovave kanë fillanxa anti-elektrostatike që të bëhet izolimi i përcjelljes së shkëndijave elektrostatike përgjatë linjës së shkarkimit.
2. Kavoja e tokëzimit që bën lidhjen e anijes me tokën do të stakohet vetëm atëherë kur operacioni i ngarkim/shkarkimit ka përfunduar dhe janë hequr të gjitha maniketat.
3. Lidhja e tubove flexible bëhet nga personeli i Portit, ekuipazhi i anijes duhet të ndihmojë dhe të vendosë në dispozicion vinxhin e saj për këtë operacion.

**NENI 15 MATJET DHE MARRJA E MOSTRAVE TË NGARKESAVE**

1. Sondazhet ngarkesës në anije të pajisura me Sistemin e Gazit Inert, duhet të kryhen nëpërmjet sistemit të sondazhit të mbyllur.
2. Operacionet e marrjes së mostrave të ngarkesës të anijes-cisterne dhe anijeve të ngarkesave të rrezikshme rifuxho duhet të kryhen në prezencë të një oficeri të emëruar nga Kapiteni i anijes.

## NENI 16 KOMPANITË DHE PERSONELI I NGARKUAR PËR SONDAZHET DHE MARRJEN E MOSTRAVE TË NGARKESËS

1. Kompanitë që ndjekin marrjen e kampionëve (mostrave) të ngarkesës mbi anijet-cisternë të ankoruara në radë ose të ankoruara në pontilin me bova ose të akostuara në brendësi të Portit, duhet t'i paraqesin Kapitenerisë së Portit Durrës një deklaratë të fillimit të operacioneve të shoqëruar me një Çertifikatë në përputhje me rregulloren e Portit.
2. Deklarata duhet të shoqërohet me një listë të personelit të ngarkuar për marrjen e kampionëve dhe një deklaratë të shoqërisë bashkëngjitur, që vërteton certifikatat e trajnimit të ekipit, sipas së cilës personeli i ngarkuar për kryerjen e procesit të marrjes së kampionëve është trajnuar për lëndët e rrezikshme dhe produktet e djegshme dhe që kanë të paktën 1 (një) vit eksperiencë në këtë fushë.
3. Shoqëritë/Kompanitë që ndjekin procesin e marrjes së kampionëve duhet të përdorin vetëm instrumentat që i janë nënshtruar kolaudimit prandaj, çdo herë duhet të komunikohen matrikullat përpara përdorimit.

## NENI 17 OPERACIONET E NGARKIM / SHKARKIMIT - TERMINALI I HIDROKARBUREVE

Pas marrjes së lejes së ngarkim/shkarkimit nga autoritetet doganore Administrata e Portit merr masat për realizimin e sigurtë të përpunimit të anijes, njëkohësisht kapiteni i anijes, mban kontakt të vazhdueshëm me Autoritetin dhe Kapitenerinë e Portit Durrës, për çdo situatë që krijohet, e cila vë në rrezik anijen dhe strukturat e Portit gjatë përpunimit. Para fillimit të operacioneve të shkarkimit mes anijes dhe terminalit, duhet të ketë shkëmbim informacionesh, ku të transmetohen të gjitha informacionet e mundshme drejt Terminalit sipas Shtojcës 5.

1. Gjithashtu Anija i dorëzon përfaqësuesit të Portit përpara fillimit të përpunimit të anijes, dokumentacionin si më poshtë:
  - a. Plani i detajuar i sekuencave të shkarkimit/ngarkimit
  - b. Manifesti i ngarkesës;
  - c. Dokumentat e Mallit (kopje të Polic ngarkesave për çdo lloj malli);
  - d. Planifikimi i sistemit të komunikimit dhe kontrollit ndërmjet anijes/terminal;
  - e. Listën e kontrolleve para fillimit të operacioneve të ngarkim/shkarkimit sipas Shtojcës 1.
2. Para fillimit të operacioneve të ngarkim/shkarkimit vendoset komunikimi me radio VHF anije/terminal.
3. Gjatë përpunimit të anijes kapiteni duhet të vendosë personel shërbimi 24 orë pranë manifoldeve.
4. Terminali nga ana e tij vendos personel survejimi 24 orë në platformën e ngarkim/shkarkimit.
5. Përgjegjësi i ngarkimit (**Loading Master**) mban komunikim të vazhdueshëm me **Anijen, Sallën e Komandës dhe Depozitat** në tokë dhe koordinon veprimet Anije cisterne/Salle komande/Subjekt i mallit.
6. Anija cisterne dhe terminali mbajnë gjatë gjithë kohës personel dhe mjetet zjarrfikëse gati për përdorim.

## NENI 18 OPERACIONET E NGARKIMIT/SHKARKIMIT - TERMINALI I NGARKESAVE

1. Operacionet e ngarkimit dhe shkarkimit të mallrave realizohen me mjetet e Portit. Sidoqoftë, nëse është e nevojshme, anija mund të përdorë mjetet e veta të ngarkimi/shkarkimit pas marrjes së autorizimit paraprak nga Porti. Në këtë rast, anija duhet të paraqesë një kërkesë te Porti të shoqëruar me certifikatat e vlefshme të manipulimit të pajisjeve.
2. Përdorimi i mjeteve të përpunimit të mallrave të ndryshme nga ato të Portit dhe të anijes varet nga një marrëveshje paraprake të Portit bazuar në një kërkesë të arsyetuar nga operatori kërkuar.
3. Ngarkim shkarkimi i mallrave gjeneralë kryhet me vinxha, pirunë dhe paisje të tjera ndihmëse të operuara nga personeli i certifikuar dhe autorizuar nga Porti. Përpunimin e mallrave rifuxho specifike Porti mund t'ia delegojë palëve të treta.
4. Porti merr përsipër realizimin e operacioneve të ngarkim/shkarkimit dhe ruajtjen e gjendjes dhe formës së mallrave në mbërritje para nisjes së përpunimit.
5. Ngarkim/shkarkimi i mallrave rifuxho dhe të rrezikshme bëhet në bazë të kërkesave të kodeve IMDG, BLU, IMSBC code.
6. Kapiteni i dorëzon përfaqësuesit të Portit përpara fillimit të përpunimit të anijes, dokumentacionin si më poshtë:
  - a. Plani i detajuar i sekuencave të shkarkimit/ngarkimit
  - b. Manifesti i ngarkesës;
  - c. Dokumentat e Mallit (kopje të Polic ngarkesave për çdo lloj malli);
  - d. Planifikimi i sistemit të komunikimit dhe kontrollit ndërmjet anijes/terminal;
  - e. Listën e kontrolleve para fillimit të operacioneve të ngarkim/shkarkimit (shtojca 11)
7. Para fillimit të shkarkimit hambarët e ngarkesës duhet të jenë të ndriçuar dhe të testohen për përmbajtjen e përqindjes së oksigjenit dhe të gazrave helmues ose shpërthyes.
8. Vinxhat apo paisjet e tjera në kuvertën e anijes duhet të vendosen në pozicion të tillë që të mos pengojnë veprimtarinë e sigurtë të përpunimit të mallrave në grykat e hambarëve.
9. Mallrat e destinuara për operacione ngarkim/shkarkimi do të depozitohen vetëm në zonat e caktuara për këtë qëllim nga Porti.
10. Mallrat që vijnë nga magazinat e stokimit të shoqërivë me destinacion dhe presin për tu ngarkuar në anije, do të depozitohen në kalatë për një periudhë kohe të arsyeshme sipas vlerësimit të Portit. Në rast se operacioni i ngarkimit zgjat jashtë parashikimeve atëherë ato do të transferohen me shpenzimet e subjektit pronar të mallit në sheshet e përkohëshme të magazinimit larg kalatës.
11. Veprimi i vendosjes së mallrave në tokë/hambar duhet të kryhet në përputhje me rregullat më të mira të artit dhe në nivelet e mjeshtërisë më të lartë. Operatori që realizon operacionin e ngarkim/shkarkimit duhet të marrë parasysh rrethanat dhe kushtet meteorologjike, shpejtësinë dhe drejtimin e erës dhe llojin e mallrave që po ngarkon/shkarkon. Operacioni i ngarkim/shkarkimit është i lejuar vetëm në rast se të dhënat e mësipërme e lejojnë atë.
12. Transbordimi i mallrave të tjerë ndërmjet dy anijeve autorizohet nga Porti dhe zhvillohet sipas një plani të përcaktuar më përpara.
13. Porti gjatë operacioneve të ngarkim/shkarkimit duhet të respektojë normat e përpunimit të mallrave siç janë përcaktuar në librin e përdorimit të mjeteve të punës (vinça, forklift etj.) të cilat janë përcaktuar dhe certifikuar nga prodhuesi i mjeteve të punës.



## NENI 19 KUSHTET METEOROLOGJIKE PËR NDËRPRERJEN E PËRPUNIMIT TË NGARKESAVE NË PORT

1. Përpunimi i ngarkesave mund të ndërpritet:

- a) Për tankerat: kur shpejtesia e erës tejkalon 30 nyje dhe/ose dallgëzimi në port është mbi 1.0 m;
- b) Kur ka stuhi rrufeje në dhe afërsi të terminalit;
- c) Për anijet e ngarkesave me mallrat të tjerë: kur shpejtësia e erës tejkalon 35 nyje dhe/ose dallgëzimi është mbi 1.0 m.

## NENI 20 SPOSTIMI I ANIJEVE NË RADË PËR SHKAK TË KUSHTEVE METEOROLOGJIKE

1. Në bazë të parashikimit të motit dhe kushteve meteorologjike, kapiteneria në bashkëpunim me Portin dhe pilotin vendos për spostimin e anijeve në radë.
2. Kushtet meteorologjike verifikohen nga Kapiteneria e Portit Durrës, Piloti dhe Kapiteni i anijes.

## NENI 21 SHËRBIMI I MBROTJES KUNDËR ZJARRIT NË PORT

1. Porti duhet të veprojë sipas një plani emergjence, me përshkrimin e pajisjeve kundër zjarrit, instruksionet për përdorimin e tyre, trajnimin e personelit dhe detyrat e tij; dhe të organizojë shërbimin e kundra-zjarrit me shërbimin e Sigurisë së Fasilitetit dhe personelit të shoqërisë. Personeli në turn do të ketë detyrën të kryejë funksionin zjarrfikës, i cili do të kryejë detyrën kur jepet sinjali i emergjencës, duke ndërprerë punën dhe siguruar atë për të mos qënë shkak i emergjencës.
2. Porti për **Zonën e Kufizuar** është përgjegjëse në kufijtë e zonës së saj, për zbatimin e normave kundër zjarrit dhe të sigurisë, duke krijuar shërbimin e emergjencave brenda zonës.
3. Në “Planin e Emergjencës” është përshkruar rrjeti i komunikimit direkt ndërmjet zonës së kufizuar, stacionit të zjarrfikës dhe Kapitenerisë së Portit nëpërmjet një komunikimi të miratuar nga Kapiteneria
4. Porti do t’i bëjë të ditur Kapitenerisë së Portit Durrës sistemin zjarrfikës, të instaluar brenda zonës së Portit dhe të informojë në Kapiteneri rreth pozicionit dhe pajisjeve përkatëse për shuarjen e zjarrit që mund të bjerë në zona dhe nyje të veçanta të Portit.
5. Komunikimi me anijet do të kryhet nga Kapiteneria e Portit Durrës në valën e caktuar nga ajo në VHF.
6. Në përputhje me sistemet e komunikimit të rëna dakort, ndërmjet anijes dhe operatorit të Pontilit, të referuar në nenet e tjera, duhet të bihet dakort për një Plan emergjence, i cili do të përcaktojë procedurat dhe përgjegjësitë që do të ndiqen në rast emergjence. Vendndodhja dhe mjetet e grumbullimit të shërbimeve dhe pajisjeve emergjente, duhet të jenë të percaktuara qartë.

## NENI 22 ZJARRI DHE PËRGJIGJA E MENJËHERSHME

1. Alarmi i zjarrit jepet me sirenë dhe komunikim radio në kanalin e dedikuar VHF.
2. Komunikimet e emergjences në Porti kryhen në kanalin VHF 14.

### 3. Veprimet emergjences ne Anije ose Terminal:

	<b>VEPRIMET E ANIJES</b> <b>Emergjencë në anijen tuaj</b>	<b>VEPRIMET E TERMINALIT</b> <b>Energjence në anijen në terminalin tuaj</b>
	- Jep alarmin	- Jep alarmin
<b>Në shkarkim</b>	- Ndalo të gjitha operacionet - Mbyll të gjitha valvolat, njofto terminalin	- Ndalo operacionet dhe - mbyll të gjithë valvolat pasi anija ka stopuar pompat
<b>Në ngarkim</b>	- Mbyll të gjitha valvolat pasi terminali ka konfirmuar që ka fikur pompat e tij	- Ndalo të gjithë operacionet e ngarkimit - njofto anijen për veprimet tuaja
<b>Në rast zjarri</b>	- Fillo fikjen dhe ndaloje që të përhapet zjarrit - Rri në gatishmëri për të shkëputur tubot - Bëj gati motorrat dhe ekuipazhin	- Rri gati për të ndihmuar anijen në shuarjen e zjarrit; - Njofto anijet në afërsi; - Rri gati për të shkëputur tubot dhe hequr cimat e anijes për manovra

<b>Emergjencë në terminal</b>	<b>Emergjencë në terminalin tuaj</b>
- Vendos në gatishmëri ekuipazhin	- Jep alarmin
- Stopo të gjithë op. nëse të kërkohet nga terminali	- Njofto anijen në terminalin tuaj
- Ndihmo terminalin nëse të kërkohet dhe nëse je në gjendje të ndihmosh	- Ndalo të gjitha op. e ngarkesës dhe njofto anijen për veprimet tuaja
- Vendos në gatishmëri motorrat dhe ekuipazhin për të shkëputur tubot dhe për të lënë kalatën	- Përballu me emergjencën - Vër në gatishmëri personelin për të Shkëputur tubot dhe hequr cimat e anijes

<b>Emergjencë në anije ose terminal tjetër</b>	<b>Emergjencë jashtë terminalit tuaj</b>
- Rri gati për dhe kur të kërkohet të:	- Vendos në gatishmëri personelin e terminalit për
- Ndaluar operacionet e ngarkesës - mbyllur valvolat; - Vënë me gatishmëri motorrat dhe ekuipazhin; - Qëndrim në gatishmëri për të shkëputur tubot e për të lënë kalatën	- ndaluar operacionet e ngarkesës - mbyllur valvolat, - shkëputur tubot dhe - hequr cimat e anijes

#### **NENI 23 STËRVITJA PËR SHUARJEN E ZJARRIT**

1. Të paktën 1 (një) herë në 6 (gjashtë) muaj duhet të praktikojnë ushtrime për shuarjen e zjarrit duke përfshirë personat nga shërbimet e portit dhe të shoqërisë koncesionare të “zonës së kufizuar”, nën mbikqyrjen e vetshërbimit zjarrfikës dhe Kapitenerise.
2. Stërvitjet ndihmojnë për kontrollimin e nivelit të stafit dhe pajisjeve kundër zjarrit.

3. Të paktën një here në muaj Porti duhet të bëjë kontrollet vizuale për funksionimin e aparaturave për shuarjen e zjarrit, ndërsa një test ose një inspektim të përgjithshëm teknik nga një shoqëri e licensuar do të behet të paktën 1 (një) herë në vit.

#### **NENI 24 NDALIMI I FLAKËS SË HAPUR DHE PËRDORIMIT TË APARATEVE QË PRODHOJNË SHKËNDIJA**

1. Në ambientin e Portit që përfshin platformën dhe ankorimin e anijeve ëshë e **NDALUAR**:
  - a) Ndezja e çfarëdo lloj zjarri, bëjnë përjashtim kaldajat dhe funksionet e shërbimit të bordit përfshirë kuzhinat të sistemuara dhe të mbrojtura nga dalja e gazit dhe larg tubacioneve të ngarkimit dhe shkarkimit;
  - b) Të përdoren instrumenta, pajisje dhe vegla që janë të përbëra nga materiale antindezje të bëra për zona të autorizura;
  - c) Duhani nuk lejohet, përveç vendeve të autorizuara dhe të rezervuara në zonën e Portit.
  - d) Përdorimi i furrës elektrike, ventilatoreve dhe pajisjeve të tjera, të cilat mund të prodhojnë shkëndija në kuverte, veçanërisht në ato zona ku është e mundur prania e gazit ;
  - e) Përdorimi i llambave elektrike portative, linjës elektrike ose kabllave të telefonit që nuk janë me material antizjarr;
  - f) Lëvizja e pajisjeve metalike dhe goditjet me çikrik.

#### **NENI 25 NDALIMI I FUTJES TË LENDEVE TË RREZIKSHME NË TERMINALIN E HIDROKARBUREVE**

1. Është e **NDALUAR** futja në fasilitetet e Portit:
  - a. Të materialeve dhe mallrave që marrin flakë (përveç ngarkesës së tankerit me produkte të naftës);
  - b. Punime me flakë të hapur apo pajisjeve që gjenerojnë shkëndija në fasilitetet;
  - c. Armëve, municioneve, fishekzjarreve dhe çfarëdo lloj tip eksplozivi;
  - d. Burimeve të zjarrit duke përfshirë shkrepset;
  - e. Materialeve radioactive.
2. Drejtuesi i Portit cakton një person të përbashkët për mbikqyrjen e operacioneve të shkarkimit të lëndëve djegëse.

#### **NENI 26 LEJA PËR PUNË NË TEMPERATURË TË LARTË APO PËRDORIMI I PAISJEVE QË GJENEROJNË SHKËNDIJA**

1. Në rastet kur në Port/anije është e domosdoshme kryerja e punimeve me flakë të pambrojtur, temperaturë të lartë apo me paisje që prodhojnë shkëndija duhet të meret një autorizim nga Kapiteneria e Portit Durrës pasi një leje për të punuar me flakë të hapur ose temperaturë të lartë është firmosur nga Porti/Kapiteni i anijes.

2. Ky autorizim nuk e shkarkon Portin/anijen nga kujdesi i sigurisë dhe marrja e masave antizjarr.

## **KREU V - MBROJTJA E AMBJENTIT**

### **NENI 27 RREGULLAT PËR RUAJTJEN E MJEDISIT DETAR NGA NDOTJA**

1. Administrata e Portit merr masa të nevojshme për zbatimin e legjislacionit kombëtar në fuqi dhe atij Ndërkombëtar ku Republika e Shqipërisë është palë, për sa i përket ruajtjes së mjedisit detar.
2. Në Porti është e **NDALUAR**:
  - a. Hedhja e mbetjeve të çdo lloji në det (Porti ka organizuar shërbimin e tërheqjes dhe grumbullimit të mbetjeve nga anijet në çdo kohë.)
  - b. Pompimi i ujit të ballasteve dhe të çdo lëngu tjetër që përmban mbetje vajore në det;
  - c. Shkarkimi i çdo produkti hidrokarbur në det, nga rrjedhjet e tubacioneve ose valvulave;
  - d. Shkarkimi i sentinave të hambarëve;
  - e. Zbraza e tankeve të ujrave të zeza;
  - f. Mirëmbajta dhe lyerja e anijes jashtë bordit përveç markave të zhytjes (load line).
3. Operacionet e ballastimit/deballastimit duhet të kryhen në mënyrë të tillë që të evitohen ose së paku të pakësohen në maksimum emisionet e avujve të leshuar në atmosferë.
4. Mbushen për ballastim dhe zbrazen vetëm tanket e dedikuara ballaste me kusht që uji mos të përmbajë mbetje vajore, ndryshku dhe sedimente.
5. Për çdo ndotje të evidentuar duhet të sinjalizohet Kapiteneria e Portit Durrës dhe/ose QNOD.
6. Porti ka detyrim të pastrojë ujrat brenda Portit që ka në përdorim sipas rregullave të vendosura së bashku me Kapitenerinë e Portit Durrës dhe sipas sa është preçizuar në pikën e përmendur më sipër;
7. Porti duhet të organizojë shërbimin për parandalimin/ndërprerjen e ndotjes së Portit dhe duhet të ndërhyjë menjëherë me operacionet e reagimit ndaj ndotjes dhe pastrimit.
8. Porti duhet të vërë në dispozicion të gjitha kapacitetet për t'u kryer investigimi nga autoritetet e caktuara me ligj.

## **KREU VI - SHËRBIME TË NDRYSHME**

### **NENI 28 MARRJA OSE DËRGIMI PAJISJEVE TË ANIJES**

Furnizimi në bord i materialeve të aparaturave dhe të pjesëve të ndërrimit duhet të kryhen në ato zona të anijes ku nuk interferohen operacionet e ngarkim/shkarkimit dhe me aprovimin, miratimin dhe mbikqyrjen nga Forca e Sigurisë së Portit.

### **NENI 29 OPERACIONET E FURNIZIMIT TË ANIJES**

1. Operacioni i furnizimit të anijes me lëndë djegëse, ushqime, ujë etj., që operojnë në Port duhet të kryhen pas komunikimit me Drejtuesin e Forcave të Sigurisë së Portit dhe Kapitenerinë e Portit. Për këtë do të zbatohet rregullorja për Sigurinë e Portit.
2. Operacioni i furnizimit të anijes me lëndë djegëse, ushqime, ujë etj., që operojnë në Port duhet të kryhen pas miratimit nga Oficeri i sigurisë së terminalit/portit, Kapiteneria e Portit Durrës dhe Dogana sipas rastit nën mbikqyrjen e FSP. Për këtë do të zbatohet Plani i sigurisë së portit/terminalit.
3. Mjetet e përdorura për furnizimin e anijeve të ankoruara në Port duhet të jenë posaçërisht për këtë shërbim. Gjatë gjithë kohës së furnizimit, një operator do të qëndrojë në afërsi të procesit, që në rast nevojë të bëjë stakimin sa më shpejt. Në raste emergjence mjetet e furnizimit duhet të jenë gjithmonë në gatishmëri, për tu larguar me shpejtësi.
4. Mjete furnizuese që ankorohen allaj anijeve duhet të jenë të mbrojtura, për të parandaluar kontaktin mes trupit të anijes dhe duhet të pajisen me ndarëse; mbrojtëse-shkëndijash të vendosura tek të gjitha tubat e shkarkimit të kaldajës dhe motorrave.
5. Operacioni i furnizimit me karburant duhet të kryhet pa asnjë ndërprerje, ditën, natën edhe në ditë festash.
6. Gjatë operacioneve të furnizimit duhet të jenë gati për përdorim, për çdo ndërhyrje, mjetet kundrazjarrit si në bord edhe në Fasilitetin portual.
7. Porti do të rregjistrojë orën e fillimit dhe përfundimit të kryerjes së operacioneve të furnizimit, dhe kohën e pezullimit, cilësinë dhe sasinë e produktit të furnizuar, emrin e furnizuesit dhe mjetit të furnizimit, vonesat, problemet dhe incidentet që mund të ndodhin gjatë furnizimit.

### **NENI 30 FUNKSIONIMI I LABORATORIT TË PORTIT**

1. Kontrolli i cilësisë të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, që ndodhen në një anije cisternë të transportit bëhet konform “rregullave teknike” të detyrueshme për zbatim, sipas Normativave Ndërkombëtare Standarte të cilave u referohen. Për kryerjen e analizës së kontrollit të cilësisë për naftën, gazin dhe nënproduktet e tyre, nënshkruhet një Deklaratë Standarte nga një Inspektor i Pavarur i Autorizuar sipas Shtojcës 10.
2. Analizë kontrolli për cilësinë e naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në një anije, mund të marrin edhe institucione dhe/ose organizma të tjera shtetërore të autorizuara në bazë të legjislacionit në fuqi. Inspektorët e Pavarur të Autorizuar dhe përfaqësuesit e institucioneve dhe/ose organizmat shtetërore të autorizuar, në bazë të legjislacionit në fuqi, përpara marrjes së analizës së kontrollit në

anijen çisterne ku ndodhet produkti i naftës, paraqesin dokumentin përkatës në Autoritetin e Sigurisë së Portit, si dhe nënshkruajnë një proces verbal sipas formatit të paraqitur në Shtojcën 9.

3. Mënyra e marrjes së mostrës në anijen çisterne, që transporton produkte naftë, të bëhet sipas Normativave Ndërkombetare Standarte të cilave u referohen.
4. Në të gjitha rastet së bashku me mostren merret edhe një kopje e çertifikates së cilësisë dhe të origjinës së produktit.

### NENI 31 AVARITË E SISTEMIT TË GAZIT INERT

1. Në rast se një avari e vendos Sistemin e Gazit Inert në kushte që nuk mund të jetë i aftë të japë cilësinë dhe sasinë e kërkuar të Gazit Inert ose në rast të pamundësisë të mbajtjes së cisternave të ngarkesës dhe në rezervuarët e mbetjeve nën një presion pozitiv, Kapitëni i anijes duhet të marrë masat e domosdoshme dhe menjëherë, për të ndaluar futjen e ajrit në cisternë, në rast të kundërt duhet të informojë Kapitenerinë e Portit dhe Portin.
2. Operacionet e shkarkimit të ngarkesës e të ballastimit duhet të pezullohen dhe të mbyllet valvula e ndërprerjes së Gazit Inert në Pontil, dhe valvula e rregullimit të presionit të gazit duhet të lihet hapur për të lejuar shkarkimin (daljen) e gazeve në hapësirë.
3. Duhet të merren masa të menjëhershme për riparimin e avarisë. Riparimet mbi Sistemin e Gazit Inert në anijen e akostuar në kalatën e Portit, do të kryhen pasi të jetë njoftuar Kapiteneria e Portit Durrës, vetëm në kushte të tilla si:
  - Nëse janë sipërfaqe të vogla;
  - Nëse bëhet fjalë për punë “të ftohta”;
  - Sipas rregullores, maksimumi i kohëzgjatjes së punës nuk duhet të zgjasë më shumë se 8 orë.
4. Kapitëni i anijes për të kryer punimet në Sistemin e Gazit Inert në anijen e ankoruar në kalatën e Portit, duhet t’i paraqesë Kapitenerisë, një kërkesë sipas Shtojca 7. Kapiteneria pasi merr mendimin e konsulentit kimik vendos nëse do të kryhen apo jo punimet.
5. Nëse do të jetë e pamundur të rikthehet funksionimi i Sistemit të Gazit Inert ose nëse janë të nevojshme riparimet të cilat nuk mund të kryhen në vendin e ankorimit, Kapiteneria do të japë urdhërin e nisjes së anijes nga Porti. Anija mund të kthehet në Port vetëm pasi ka kryer riparimet e nevojshme të Sistemit të Gazit Inert, dhe nëse ka rikthyer në kushte normale inertet e çisternes të ngarkesës, në lidhje me cilësinë dhe sasinë e Gazit inert.
6. Nëse nuk është i mundur evitimi i avarisë në Sistemin e Gazit Inert, Kapitëni i anijes do të kërkojë vazhdimësinë e shkarkimit të ngarkesës duke i paraqitur Kapitenerisë së Portit, një kërkesë (Shtojca 8) me specifika, bazuar në “Manualin Operativ të Sistemit të Gazit Inert”, i cili duhet të kryejë operacionin e shkarkimit në kushte sigurie. Kapiteneria e Portit do të marrë parasysh opinionin e një konsulenti kimik të Portit, në profilin operativ/tregtar (Shtojca 8). Rregullimi i avarive të Sistemit të Gazit Inert, përjashton mundësinë edhe për kryerjen e procesit gjatë shkarkimit.
7. Nëse Kapitëni i anijes brenda 1 ore nga pezullimi i operacioneve të shkarkimit nuk kërkon:
  - Autorizimin për rikthimin në funksion të plotë të Sistemit të Gazit Inert;
  - Autorizimin për përfundimin e operacionit të shkarkimit duke adoptuar masa paraprake sigurie;
  - Kapiteneria e Portit nuk lëshon autorizimin e kërkesës.
8. Anija – cisterne **duhet të lëshojë** vendin e ankorimit dhe të transferohet në Radë.

**NENI 32      HYRJA E PERSONAVE/MJETEVE NË ZONAT E KUFIZUARA**

Për hyrjen e personave në zonat e kufizuara veprohet mbi bazën e planit të sigurisë dhe miratimit të Drejtorit të Portit.

**NENI 33      KUSHTET QË DUHET TË PËRMBUSHEN PËRPARA KRYERJES C.O.W.**

1. Ku është e aplikueshme, me mbërritjen e anijes në Port, Kapiteni duhet të prezantojë një deklaratë (Shtojca 3) që:
  - Është bërë kontrolli i plotë i anijes përpara mbërritjes në Portin e shkarkimit sipas udhëzimeve të Manualit Udhëzues të C.O.W. “Metoda e Lavazhit të Larjes me Nafte Bruto” të anijes me rezultate positive;
  - Për efektshmerine e impianteve të sistemeve të gazit inert e të sistemit C.O.W.;
  - Gjithë personeli përgjegjës i anijes i ngarkuar me veprimet e sistemit C.O.W, është në zotërim të certifikatës parashikuar sipas rregullave ndërkombëtare;
  - Para fillimit të operacionit të sistemit C.O.W, anija duhet ti nënshtrohet verifikimit nga Konsulenti Kimik i Portit.
2. Qëllimi i kryerjes së verifikimit nga Konsulenti Kimik i Portit është kryesisht për të verifikuar eficienten e impianteve të Sistemit të Gazit Inert të cisternave të ngarkesës së anijes të pajisur me certifikaten e kontrollit sipas Konventes SOLAS 74/83 e MARPOL 73/78, mbi bazën e ekzaminimit të përgjithshëm të impiantit ku testimi i aparaturave të alarmit me të cilat vetë sistemi është i pajisur.
3. Konsulenti Kimik i Portit duhet:
  - Të kontrollojë inertizimin e gjithë ngarkesës së tankerit, duke përfshirë edhe depozitat e mbetjeve dhe të gjitha atyre për të cilat nuk janë parashikuar në Manualin Udhëzues të C.O.W.;
  - Kryerja e krahasimit ndërmjet analizave të oksigjenit (i cili duhet të jetë i kalibruar në mënyrë perfekte) dhe të gjithë kalibrimeve fikse të analizave të oksigjenit (përfshirë rregjistrimet).
4. Me qëllim që të autorizohet për të kryer C.O.W. Kapiteni i anijes duhet të dorëzojë kërkesën për autorizim pranë Portit MBM sipas Shtojca 4.



## KREU VII - BASHKËRENDIMI ME ORGANET SHTETËRORE

### NENI 34 DETYRIMET E SUBJEKTEVE PRITËSE DHE NISJES TË NGARKESAVE DHE BASHKËVEPRIMI ME AUTORITETET E PORTIT

1. Ngarkuesi/Pritësi (Agjenti) i mallit që do të sjellë anije për import/eksport të mallrave duhet të njoftojë autoritetet kompetente dhe Portin jo më vonë se 72 orë para mbërritjes së anijes.
2. Ngarkuesi/Pritësi i mallit duhet të paraqesë dokumentacionin përkatës tek autoritetet doganore të Portit.
3. Brenda periudhes nga paraqitja e njoftimit deri në ardhjen e anijes bëhet rakordimi ndërmjet ngarkuesit/pritësit të mallit dhe Portit për gadishmërinë e instalimeve dhe të gjithë infrastrukturës së Portit, për kryerjen e proceseve të ngarkim/shkarkimit të mallrave.
4. Përpara fillimit të procesit të ngarkim/shkarkimit të mallrave në/nga anija, ngarkuesi/pritësi i mallit që ka në pronësi produktin duhet të paraqesë tek Administrata e Portit:
  - a. Dokumentacionin e lëshuar nga autoritetet doganore që lejojnë përpunimin e anijes;
  - b. Dokumentacionin e lëshuar nga Laboratori i Kontrollit të Cilësisë për cilësinë e produkteve që do të përpunohen;
  - c. Dokumentacionin nga autoritetet mjedisore për plotësimin e kërkesave mjedisore;
5. Pas përfundimit të përpunimit të anijes bëhet rakordimi përfundimtar ndërmjet ngarkuesit/pritësit të mallit dhe Portit, dhe nënshkruhet Proces Verbali përfundimtar (Shtojca 10), ku përfshihen:
  - a. Sasia e produkteve të ngarkuara/shkarkuara;
  - b. Llojet e produkteve dhe cilësinë (standardet) e tyre;
6. Porti do të veprojë me anijet në bazë të kohës të mbërritjes së tyre, vetëm nëse kanë dhënë paralajmërime të rregullta dhe duke respektuar nevojat e veta operative.

### NENI 35 BASHKËRENDIMI I VEPRIMEVE ME AUTORITETET DOGANORE

1. Porti u krijon autoriteve doganore të gjitha kushtet e nevojshme për kryerjen e detyrës, në respektim të legjislacionit në fuqi për aktivitetin doganor dhe duke respektuar sa në bazë të ligjeve në fuqi.
2. Ngarkuesi/Pritësi i mallit pas njoftimit që bën tek Drejtuesi i Portit për ardhjen e anijes, paraqet pranë autoriteteve doganore dokumentacionin përcjellës të mallit. Pagesa Portit rregullohet sipas Ligjit në fuqi dhe mbi bazën e kontratave të shërbimit.
3. Në përfundim të procesit të ngarkim/shkarkimit të produkteve të hidrokarbureve dhe mallrave të tjerë, ngarkuesi/pritësi i mallit bën rakordimin përfundimtar me autoritet doganore të Portit për sasinë e produkteve të eksportuara/importuara, cilësinë (standartet) e produkteve sipas fletë analizave të Laboratorit të Kontrollit të Cilësisë, si dhe për pagesat respektive.
4. Mosmarrëveshjet ndërmjet pritësit të mallit, dërguesit dhe organeve doganore, zgjidhen mes paleve në përputhje me dispozitat e legjislacionit në fuqi.

**NENI 36 BASHËKRENDIMI ME ORGANET E POLICISË KUFITARE**

1. Porti u krijon autoriteve të Policisë Kufitare të gjitha kushtet e nevojshme për kryerjen e detyrës, në respektim të legjislacionit në fuqi për aktivitetin e saj.
2. Ngarkuesi/Pritësi i mallit ose agjenti i tij që eksporton/importon produktet pas njoftimit që bën tek Drejtuesi i Portit për ardhjen e anijes, paraqet pranë autoriteteve të Policisë Kufitare dokumentacionin përcjellës për anijen transportuese të mallit.
3. Pritësi i mallit ose agjenti merr miratimin zyrtar nga autoritetet e Policisë Kufitare dhe i paraqet tek përfaqësuesit e Drejtuesit të Portit dhe të Kapitenerisë së Portit.

# SHTOJCA 1 - LISTA E KONTROLLIT TË SIGURISË ANIJE/BREGDET

## APPENDIX 1

### AUTORITETI PORTUAL

### HARBOUR MASTER

### LISTA E KONTROLLIT TË SIGURISË ANIJE/BREGDET

### SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST

Unë i nënshkruar kapiten i anijes \_\_\_\_\_ ju informoj se Anëtarët e ekuipazhit (jo anëtarët e listuar)

duhet të hyjnë në vendet e mbyllura

*The undersigned Master of the Tanker \_\_\_\_\_ informs that the Crew members/not crew members listed below shall enter inside the following closed spaces*

#### NE FUND UNË DEKLAROJ

#### TO THIS END, I DECLARE

1. Që atmosfera brenda është testuar \_\_\_\_\_ / dhe nuk është gjetur i lirë gaz hidrokarbur ose sub. toksike të rrezikshme;  
*The atmosphere has been tested by \_\_\_\_\_ and found free from hydrocarbon gas or any other toxic and dangerous substances;*
2. Hapësirat janë pastruar dhe ventiluar;  
*The spaces have been cleaned and ventilated;*
3. Janë marrë të gjitha masat për të ndaluar përhapjen e emisioneve aksidentale nga sub, toksike ose të rrezikshme për njerëzit;  
*All the measures have been taken to prevent accidental emissions of toxic and dangerous Substances.*
4. Gjatë qëndrimit brenda territoreve të mbyllura, është kryer monitorimi i ajrit;  
*During the stay in the closed spaces, the air will be monitored;*
5. Territori ka ndricim të plotë;  
*The closed spaces are properly illuminated;*
6. Në hyrjen e territoreve të mbyllura, është vendosur një person përgjegjës i cili vazhdimisht ka komunikim me personat brenda territorit, në hyrje;  
*At the entrance of the closed spaces in question, there will be a person on watch, in constant communication with the personnel operating in the closed space;*
7. Është bërë një marrëveshje për procedurat e emergjencës ndërmjet personave përgjegjës jashtë territorit dhe atyre brenda territorit të mbyllur;  
*An emergency procedure was agreed between the person on watch and the person operating in the closed spaces;*

Kapiteni i anijes \_\_\_\_\_

(Stampa e anijes dhe firma e Kapitenit)

(Ship's stamp and Master's signature)

Durres \_\_\_\_\_

## SHTOJCA 2 - MESAZH STANDART

### APPENDIX 2

#### MESAZH STANDART

I DËRGOHET KAPITENERISË SË PORTIT DREJPËRSËDREJTI OSE NËPËRMJET AGJENSISË 24 ORË PARA MBËRRITJES, VETËM PËR ANIJET QË KRYEJNË OPERACIONET E LARJES SË CISTERNËS ME NAFTE BRUTO GJATË OPERACIONIT TË SHKARKIMIT TË NGARKESËS.

#### STANDARD MESSAGE

*TO BE SENT TO HARBOUR MASTER DIRECTLY OR VIA AGENT 24 HOURS BEFORE ARRIVAL ONLY FOR SHIPS CARRYING OUT COW DURING DISCHARGE.*

- EMRI I ANIJES
- *SHIP'S NAME*
- TONAZHI DWT
- *TONNAGE DWT*
- CILËSIA DHE SASIA E NGARKESËS QË DO TË SHKARKOHET
- *QUALITY AND QUANTITY OF CARGO TO BE UNLOADED*
- CILËSIA DHE SASIA E NGARKESËS NË TRANZIT
- *QUALITY AND QUANTITY OF CARGO IN TRANSIT*
- DRAFT PËR-NE-MES ANIJE
- *DRAFT FORE-AFT-MID SHIP*
- ORA E MBËRRITJES
- *TIME OF ARRIVAL*
- OPERACIONI I BALLASTIMIT NJËKOHËSISHT ME SHKARKIMIN OSE SHKARKIMI DO TË NDËRPRITET \_\_\_ ORE PËR BALLASTIMIN
- *BALLASTING CONCURRENTLY ËITH DISCHARGE OR DISCHARGE WILL BE STOPPED \_\_\_HOURS FOR BALLASTING*
- ANIJA TEKNIKISHT EFICENTE PËR SHKARKIMIN E NGARKESËS PËR TË KRYER OPERACIONET E LARJES SË CISTERNËS ME NAFTE BRUTO (COË)
- *SHIP TECHNICALLY READY TO UNLOAD CARGO AND TO CARRY OUT COË*
- SISTEMI I GAZIT INERT COË, I KONTROLLUAR DHE ME EFIÇENCË TË PLOTË
- *INERT GAS AND COË EQUIPMENTS TESTED AND FOUND IN EFFICIENT WORKING CONDITIONS*
- KAPITENI DEKLARON QË CISTERNAT E NGARKESËS JANË INERTIZUAR E MBAJTUR NËN PRESION NORMAL
- *MASTER DECLARES THAT CARGO TANKS ARE INERTED AND PRESSURIZED*
- KAPITENI DEKLARON QË CILËSIA E OKSIGJENIT E PRANISHME NË CISTERNAT GJATË KRYERJES SË OPERACIONIT TË COË, MBAHET MË POSHTË SE 5% E VOLUMIT
- *MASTER DECLARES THAT OXYGEN IN TANKS DURING COW OPERATIONS WILL BE KEPT BELOW FIVE PERCENT BY VOLUME*
- ANIJA ËSHTË OSE NUK ËSHTË E PAJISUR ME NJË SISTEM TË MBYLLJES HERMETIKE PËR MARRJEN E KAMPIONEVE TË NGARKESËS (MOSTRAVE)
- *SHIP IS/IS NOT EQUIPPED WITH VAPOUR LOCK SYSTEM FOR CARGO MEASURING AND SAMPLING*

## SHTOJCA 3

Anija \_\_\_\_\_ Data \_\_\_\_\_  
 Ship \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

KAPITENERISE SE PORTIT – PORTI MBM  
 TO THE PORT MBM HARBOUR OFFICE /OIL TERMINAL

Unë i nënshkruari \_\_\_\_\_  
 Kapiteni i anijes cisternece \_\_\_\_\_ I flamurit \_\_\_\_\_ deklaroje:  
**The undersigned** \_\_\_\_\_  
**Master of Tanker** \_\_\_\_\_ **flag** \_\_\_\_\_ **declares:**

1. 24 ore perpara mbërritjes se anijes jane kryer kontrollet e parashikuar sipas Manualit Operativ te COW akorduar nga rezoluta e IMO .  
**Within a 24-hour period before arrival , the check provided for by the ship's COW Operational Manual , drafted in accordance with IMO Resolutions , have been carried out.**
2. Para, gjate dhe pas operacioneve te larjes c' do operacion do te kryhet conform Manualit te larte-permendur .  
**Before , during and after COW operations I shall comply ëith the rules set by the above-mentioned Manual .**
3. COW do te kryhet ne marreveshje me pergjegjesin e Terminalit  
**COW shall be carried out according to the enclosed unloading and ëashing plans agreed with the Terminal Representative .**

4. Personat e ngarkuar per krrerjen e operacioneve te larjes do te jene minimum 3 persona :

a) Kapiteni ose 1 Oficer  
 Zoti \_\_\_\_\_ , Grada \_\_\_\_\_  
 Certifiakte kompetente leshuar nga \_\_\_\_\_ ne \_\_\_\_\_  
 Zoti \_\_\_\_\_ , Grada \_\_\_\_\_  
 Certifiakte kompetente leshuar nga \_\_\_\_\_ ne \_\_\_\_\_  
 Zoti \_\_\_\_\_ , Grada \_\_\_\_\_  
 Certifiakte kompetente leshuar nga \_\_\_\_\_ ne \_\_\_\_\_

The following personnel is in charge of COW operations (minimum 3 persons )

a) Master of Chief Mate  
 Mr. \_\_\_\_\_ , Rank \_\_\_\_\_  
 Competence certificate issued by \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_  
 Mr. \_\_\_\_\_ , Rank \_\_\_\_\_  
 Competence certificate issued by \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_  
 Mr. \_\_\_\_\_ , Rank \_\_\_\_\_  
 Competence certificate issued by \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_  
 Kapiteni

\_\_\_\_\_  
 (Vula e anijes e Firma e Kapitenit)

(Ship's stamp and Master's signature )

**SHTOJCA 4 - KËRKESË KAPITENERISE SE PORTIT**  
**KAPITENERISE SE PORTIT – PORTI MBM**  
**TO THE PORT MBM HARBOUR OFFICE /OIL TERMINAL**

Duke pare mesazhin qe Kapiteni I anijes cisterne kerkon per te zbatuar C.O.W.

Gjate operacioneve te shkarkimit ne Portin MBM:

Having acknowledged the message with which the Master of the tanker asks to carry out C.O.W. during unloading at the Oil Terminal of port Prot MBM:

- Duke pare deklaraten qe Kapiteni I anijes cisterne siguron permbushjen e normave te sugjeruara ne Manualin Operativ te anijes sipas normativave te IMO:  
Having acknowledged the declaration with which the Master of the tanker ensures compliance with the rules of the ship's Operational Manual, drafted in accordance with IMO Regulations:
- Duke pare opinionet e nje Konsulenti kimik te Portit:  
Having acknowledged the favourable opinions expressed by the Port Chemical Advisor:

**AUTORIZOJ**

Zbatimin e C.O.W. në bazë të rregulloreve të përmendura \_\_\_\_\_ në datën \_\_\_\_\_ e me nr. Certificate \_\_\_\_\_ leshuar nga Konsulenti Kimik i Portit ne daten \_\_\_\_\_, Durres

/ \_\_\_\_\_ .

**AUTHORIZE**

The execution of C.O.W. according to the rules indicated certificate no. \_\_\_\_\_ dated \_\_\_\_\_ and by certificate no. \_\_\_\_\_ dated \_\_\_\_\_ issued by the Port Durres

/ \_\_\_\_\_ .

## SHTOJCA 5

TANKER \_\_\_\_\_ FLAMURI \_\_\_\_\_ SINJALI THIRRJES \_\_\_\_\_  
 PORTI I FUNDIT \_\_\_\_\_ DESTINACIONI \_\_\_\_\_  
 TONAZHI : Bruto : \_\_\_\_\_ Neto : \_\_\_\_\_  
 TONAZHI DËT : \_\_\_\_\_ DRAFT: \_\_\_\_\_ F/B: \_\_\_\_\_  
 MIN.E LEJ. DËT: \_\_\_\_\_ COR.DRAFT: \_\_\_\_\_ LOA : \_\_\_\_\_ MAX.I PJERR. \_\_\_\_\_  
 DISTANCA :Anije/skapamento: \_\_\_\_\_ Skapamento/e ashper : \_\_\_\_\_ Gjeresia e lejuar: \_\_\_\_\_  
 C.L.C:Leshuar : \_\_\_\_\_ Afati I mbarimit : \_\_\_\_\_  
 I.O.P.P.:NR: \_\_\_\_\_ Leshuar : \_\_\_\_\_ Afati I mbarimit : \_\_\_\_\_  
 Inspektim I Fundit \_\_\_\_\_

Drafti : Ne mberritje : FWD \_\_\_\_\_ AFT \_\_\_\_\_

Pritje per nisje : FWD \_\_\_\_\_ AFT \_\_\_\_\_

MBERRITJA /ANKORIMI : \_\_\_\_\_  
 HYRJA : \_\_\_\_\_ VENDI ANKORIMIT : \_\_\_\_\_ ALL FAST \_\_\_\_\_  
 RIMORKIMI : \_\_\_\_\_ PILOT : \_\_\_\_\_  
 AGJENSIA : \_\_\_\_\_ Nr.TEL.TE ANIJES : \_\_\_\_\_

OPERACIONET: Shkarkim : \_\_\_\_\_ Ngarkim : \_\_\_\_\_ Transit : \_\_\_\_\_  
 Marresi/Derguesi : \_\_\_\_\_

NGARKESA :Faza : \_\_\_\_\_ B/L ton \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

BALLASTET : SBT: \_\_\_\_\_ te ndotura /Ballaste: \_\_\_\_\_  
 KERKESAT : Uje i fresket: \_\_\_\_\_  
 Bunkeri: \_\_\_\_\_

CWO \_\_\_\_\_ : Kerkesat :  
 Po \_\_\_\_\_ Jo \_\_\_\_\_ Tankerat \_\_\_\_\_

E.T.D \_\_\_\_\_

Shenim: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_ ORA : \_\_\_\_\_

Firma e Kapitenit

\_\_\_\_\_



## SHTOJCA 6 - KOMUNIKIMI ANIJE - TOKE

KOMUNIKIMI ANIJE – TOKE  
SHIP-SHORE COMMUNICATIONSKanali VHF  
VHF ChanellTelefon  
Telephone

Kapiteneria e Portit:

PORT MBM HARBOUR OFFICE

---

Porti MBM  
Perfaqesuesi I Terminalit  
**Terminal Representative**

---

Asistenti  
**Assistant**

---

Piloti  
**Pilots**

---

Rimorkiatori  
**Tugs**

---

STACIONI I POMPAVE  
BOOSTER STATIONS  
**Sigemi**

---

**Iplom**

---

**Praoil**

---

**Carmangami**

---

**Superba**

---

Njotim per Motin

**Weather Report**

---

## SHTOJCA 7

Une i nenshkruari \_\_\_\_\_ lindur ne \_\_\_\_\_ me \_\_\_\_\_  
 The undersigned \_\_\_\_\_ born in \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_  
 Rezident ne \_\_\_\_\_ Rruga \_\_\_\_\_  
 Resident at \_\_\_\_\_ Adress \_\_\_\_\_  
 Kapiteni I anijes cisterne \_\_\_\_\_ I flamurit \_\_\_\_\_  
 Master of Oil-Tanker \_\_\_\_\_ flag \_\_\_\_\_

**KERKON PER  
 APLIES FOR**

Autorizim per te rifilluar ne eficence te plote me Sistemin e Gazit Inert te anijes se larte-permendur, e ankoruar momentalisht ne vendin e ankorimit

The authorisation to carry out works to restore efficiency of the inert gas system on the foreside ship, at the present mooring.

Punët që kryhen pa pëdorimin e flakeve ose te ndonje burimi nxehtesie, konsiston në:

- Zgjatja e orarit te punes , maksimumi deri në 8 orë

**Works to be executed without flame or any other heat source consist in:**

- **And they will last 8 hour the most**

Porti MBM \_\_\_\_\_ (stampa e anijes, firma e Kapitenit)

Port MBM \_\_\_\_\_ (Ship's stamp and Master's signature)

**KAPITENERISE SE PORTIT**

- I pranoj aplikimet e larte-permendura :

**Having acknowledged the above applications:**

- Pranoj opinionin e shprehur nga Porti MBM :

**Having acknowledged the opinion expressed by MBM Port**

- Njoh opinionin e shprehur nga ana e konsuletint kimik te Portit :

**Having acknowledged the opinion expressed by the Port MBM Chemical Advisor:**

**NE AUTORIZOJME**

**AUTHORISE**

Ekzekutimin e puneve te siper-permendura ne anijen e ankoruar ne mooring, me kusht qe:

The execution of the above -mentioned works, while the ship I staying at the present mooring, on condition that:

1. Porti MBM , te garantoje , per te gjithë periudhen e punes , pajisjet anti-zjarr te anijes se ankoruar ne bankine :  
**MBM Port guarantees firefighting control, during the works (only if the ship is moored at the quayside)**
2. Zjarrefikesit te qendrojne ne gatishmeri gjate gjithë kohes se operacioneve  
**An on-shore fire èatchman stands guard over the work area, during the works.**
3. Operacioni I ngarkimit /shkarimit / lavazhit te cisternave me COË mund te rifilloj me autorizimin e Kapitenerise se Portit MBM.

**Loading /Unloading/Crude oil èashing operations èill resume subjct to the Harbourt Master's authorization.**

Firma  
Signature

## SHTOJCA 8

Une I nenshkruari \_\_\_\_\_ lindur ne \_\_\_\_\_ me \_\_\_\_\_  
 The undersigned \_\_\_\_\_ born in \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_  
 Rezident ne \_\_\_\_\_ Rruga \_\_\_\_\_  
 Resident at \_\_\_\_\_ Adress \_\_\_\_\_  
 Kapiteni I anijes cisterne \_\_\_\_\_ I flamurit \_\_\_\_\_  
 Master of Oil-Tanker \_\_\_\_\_ flag \_\_\_\_\_

Duke patur parasysh qe nuk mund te rifillohen operacionet me eficence te plote te Sistemit te Gazit Inert ,ne perputhje me Rreg.62.Kap.II-2,Solas 74 :

**Considering that it is not possible to restore complete efficiency of the Inert Gas System , in order to meet the requirements of Reg.62,Chapter II-2,Solas 74 as amended , and since the folloëing defects still remain .**

### KERKON APPLIES FOR

Autorizimin per te vazhduar operacionet e shkarkimit , I cili konsiston (specifikuar ne “Plani I Ngarkimit “) duke adoptuar masa paraprake ne perputhje me “Manualin Operativ te Sistemit te Gazit Inert “

**The authorization to carry out cargo unloading operations, consisting I (as better specified in the enclosed “Ship’s Loading Plan”) adopting all precautions in compliance ëith the ship’s “Inert Gas System Instruction Manual”.**

Kapiteni

\_\_\_\_\_  
(Stampa e anijes ,Firma Kapitenit)

(Ship’s stamp and Master’s Signature )

### KAPITENERISE SE PORTI – PORT MBM

- Duke pranuar aplikimet e mesiperme :  
**Having acknoëdged the above application :**
- Duke mare parasysh opinionin e nje Konsulenti kimik te Portit :  
**Having ëthe opinion expressed by the Port Checical Advisor :**

### AUTORIZOHET AUTHORISE

Shkarkimi I anijes me masa paraprake te siper permendura .

**Unloading of the cargo ëith the adoption of the above menditoned precautions .**

FIRMA / SIGNATURE

RREGULLORE E FUNKSIONIMIT TE PORTI MBM

## SHTOJCA 9 - DEKLARATE STANDART

### DEKLARATE STANDART STANDARD DECLARATIN

- , EMRI I ANIJES \_\_\_\_\_  
 , *SHIP'S NAME*
- , EMRI I SUBJEKTIT \_\_\_\_\_  
 , *COMPANY NAME*
- , CILESIA DHE SASIA E NGARKESES QE DO TE SHKARKOHET  
 , (SIPAS DOKUMENTACIONIT NGA SUBJEKTI) \_\_\_\_\_  
 , *QUALITY AND QUANTITY OF CARGO TO BE DISCHARGED*  
 , *(REFER TO THE DOCUMENTATION REPRESENTET BY THE COMPANY)*
- , CILESIA DHE SASIA E NGARKESES NE TRANZIT \_\_\_\_\_  
 , *QUALITY AND QUANTITY OF CARGO IN TRANSIT*
- , ANIJA TEKNIKISHT EFICENTE PER PER SHKARKIMIN E NGARKESES \_\_\_\_\_  
 , *SHIP TECHNICALLY READY TO DISCHARGE CARGO .*
- , SASITE E MOSTRES SE MARRE NGA ANIJA \_\_\_\_\_  
 , *QUANTITY OF SAMPLE TAKEN OUT FROM THE SHIP*
- *PAGESA* \_\_\_\_\_
  - *PAYEMANT*

**Perfaqsesi i Departamentit**

**te Hidrokarbureve**

(\_\_\_\_\_)

**Perfaqsesi i Subjektit te Labororeve te Portit**

(\_\_\_\_\_)

# SHTOJCA 10 - DEKLARATE STANDARTE

## DEKLARATE STANDARTE STANDARD DECLARATION

- EMRI I ANIJES \_\_\_\_\_  
SHIP'S NAME
- EMRI I SUBJEKTIT \_\_\_\_\_  
COMPANY NAME
- CILESIA DHE SASIA E NGARKESES QE DO TE SHKARKOHET \_\_\_\_\_  
QUALITY AND QUANTITY OF CARGO TO BE DISCHARGED
- CILESIA DHE SASIA E NGARKESE NE TRANZIT \_\_\_\_\_  
QUALITY AND QUANTITY OF CARGO IN TRANSIT
- ANIJA TEKNIKISHT EFICENTE PER SHKARKIMIN E NGARKESES \_\_\_\_\_  
SHIP TECHNICALLY READY TO DISCHARGE CARGO
- ANIJA ESHTE/OSE NUK ESHTE E PAJISUR ME NJE SISTEM TE MBYLLJES HERMETIKE PER MARRJEN E KAMPIONEVE TE NGARKESES (MOSTRAVE) \_\_\_\_\_  
SHIP IS /IS NOT EQUIPPED WITH VAPOR LOCK SYSTEM FOR CARGO MEASURING AND SAMPLING
- SASITE E PRODKTEVE TE SHKARUARA NGA ANIJA  
QUANTITY OF PRODUCTS DISCHARGED FROM THE SHIP

	Para mbërritjes së anijes <b>Before arrival of the ship</b>	Pas përfundimit të shakrimit/ngarkimit të anijes <b>After the finishing of charge /discharge of the ship</b>
Sasia e Produkteve të Shkarkuara /Ngarkuara Quantity of the products charged / discharged		
Llojet e produkteve dhe cilesia (standarti)		
Pagesa e shërbimeve të ofruara nga Porti MBM Payment for the services offered by the Petroleum Port		

Perfaqesuesi i Administratorit

(\_\_\_\_\_)

Subjektit të "Portit MBM"

(\_\_\_\_\_)

# SHTOJCA 11 - BLU CODE

## BLU CODE – Safety Checklist

Ship / Shore Safety Checklist for Loading or Unloading Dry Bulk Carriers

Ref: IMSBC Code supplement “Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code)”

Date:

Port:

Terminal / Berth:

Available depth of water:

Maximum air draught:

Ship's Name:

Arrival Draught (read / calculated):

Arrival Air Draught:

Departure Draught (calculated):

Departure Air Draught:

The Master and Terminal Manager, or their representatives, should complete the checklist jointly. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining why if appropriate.

	SHIP	TERMINAL
Is the depth of water at the berth, and air draught, adequate for the cargo operation?		
Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside?		
In an emergency, is the ship able to leave the berth at any time?		
Is there safe access between the ship and the wharf?		
• Tended by ship / terminal.....		
2. Is the agreed ship/terminal communications system operative?		
• Communication Method.....		
• Language.....		
• Radio channels / phone numbers.....		
Are the liaison contact persons during operations positively identified?		
• Ship Contact persons.....		
• Shore Contact persons.....		
Location.....		
7. Are adequate crew on board, and adequate staff in the Terminal, for emergency?		
8. Have any bunkering operations been advised and agreed?		
9. Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed?		
10. Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?		
11. Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services?		
12. Has the shipper provided the Master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter VI of SOLAS?		
13. Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargos been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?		

<p>14. Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Loader / Unloader.....</li> <li>• Loader / Unloader.....</li> </ul>		
<p>15. Has a loading or unloading plan been calculated for all stages of loading / deballasting or unloading / ballasting?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Copy lodged with.....</li> </ul>		
<p>16. Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?</p>		
<p>17. Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed?</p>		
<p>18. Do both ship and Terminal understand and accept that if the ballast program becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until ballast operation has caught up?</p>		
<p>19. Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted?</p>		
<p>20. Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tonnage held by terminal conveyor system.....</li> </ul>		
<p>21. Has the Terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work?</p>		
<p>The above has been agreed</p> <p>Date</p> <p>Time</p> <p>For ship                      For terminal</p> <p>Position                      Position</p>		