

***REGULATION OF
LA PETROLIFERA ITALO ALBANESE SH.A.
FOR THE OPERATION OF PORT “VLORA – 1***

CONTENTS

CHAPTER I

Purpose, Scope of Application, Terms

- 1. Purpose*
- 2. Scope of application*
- 3. Definition of Terms*

CHAPTER II

Communication Procedure before the Ship's Arrival at Port

- Article 1 Notifications of Ship's Arrival*

CHAPTER III

Stay at the Port Roads and Entry/Exit of Ships to and from the Port

- Article 2 Introduction*
- Article 3 Ship Tug Service, Provision of Help and Services for the Transport of People or Supplies for the Ships*
- Article 4 Mooring and Stay at the Pier*

CHAPTER IV

Actions for Ship's Entry, Loading / Discharging and Exit from Port

- Article 5 Technical Standards for the Ships Mooring in the Port*
- Article 6 Weather and Technical Conditions for Entry in the Port*
- Article 7 Ships Stay in the Port*
- Article 8 Grounding of ships, Electrical Wiring and Land Area Pipes of the Ship*
- Article 9 Tests and Verification of Flexible Hoses*
- Article 10 Loading and Discharging Operations*

CHAPTER V

Actions for Sampling

- Article 11 Surveys and Cargo Sampling*
- Article 12 The Automatic Recorders of the Sample, Pressure, Temperature, and Flow should be Installed at the Flexible Hoses, Pipes etc.*
- Article 13 Companies and Personnel in Charge of the Surveys and Cargo Sampling*

CHAPTER VI

Various Services

- Article 14 Operations that include the Flow of Petroleum Products through the Pipes*

Article 15	<i>Rules for the Protection of the Maritime Environment from Pollution</i>
Article 16	<i>Ballasting</i>
Article 17	<i>Transportation of supplies and equipment to be delivered to the ship / collected from the ship</i>
Article 18	<i>Operations involving the Supply of Fuel, Food, Water etc. to Ships</i>
Article 19	<i>Ships and Boats Mooring near the Tanker</i>
Article 20	<i>Inert Gas Plants</i>
Article 21	<i>Breakdown of the Inert Gas System</i>
Article 22	<i>The Functioning of the Port Fuel Laboratory</i>
Article 23	<i>The Prohibition of Smoking, Fires and Use of Equipment that Produces Sparks</i>
Article 24	<i>The Prohibition of Dangerous Materials</i>
Article 25	<i>Working with Unprotected Flames and Equipment that can Produce Sparks</i>
Article 26	<i>Fire Protection Service at Port</i>
Article 27	<i>Training for Fire Extinguishing</i>
Article 28	<i>Obligation to Report every Unexpected Event that Can Compromise Safety</i>
Article 29	<i>Emergency Procedures</i>
Article 30	<i>Entry into Restricted Areas</i>
Article 31	<i>Safety Measures in the Event of Unfavourable Weather and Sea Conditions</i>
Article 32	<i>Operations to be undertaken prior to the Arrival of the Ship</i>

CHAPTER VII

Co-ordination with State Authorities

Article 35	<i>Obligations of Cargo Receiver / Shippers and Communication with the Port Authorities</i>
Article 36	<i>Co-ordination of Actions with Customs Authorities</i>
Article 37	<i>Co-ordination with Border Police</i>

APPENDICES

Appendix 1
Appendix 2
Appendix 3
Appendix 4
Appendix 5
Appendix 6
Appendix 7
Appendix 8
Appendix 9
Appendix 10

CHAPTER I

PURPOSE, SCOPE OF APPLICATION, TERMS

1- Purpose

The purpose of this guideline is to regulate the entire juridical, administrative and commercial activity for the operation of Port “Vlora-1” (hereinafter “**the Port**”) according to the standards of international maritime traffic, to enforce the fulfilment of all the standards determined in the International Maritime Conventions in which the Republic of Albania participates and adheres, and implement the laws and bylaws in force.

2. Scope of Application

The Provisions of this Regulation:

The provisions implemented at the Port are pertaining to all ships transporting oil, its by-products and other products; are also pertaining to operators and physical or legal persons participating in the process of handling, storing, transporting dangerous goods and harmful materials provided in the International Maritime Dangerous Goods Code – IMDG CODE, the Albanian Maritime Code and Law No. 9130 dated 08/09/2003 on the Maritime Authority as well as in the SOLAS 1974 amended with Chapter XII2, MARPOL amended Conventions.

The Port Administration is responsible for the fulfilment of necessary conditions and standards of the operation of this port as an open port to international maritime traffic.

State Bodies ratified by the legislation of the Republic of Albania exercise their activities in the Port.

3- Terms

Explanation of abbreviations:

ISPS	International Ship and Port Security Code
IMO	International Maritime Organization
SOLAS 1974 (amended)	International Convention for the Safety of Life at Sea.
IMDG	International Maritime Dangerous Goods Code
MARPOL 73/78	International Convention for the Prevention of Marine Pollution

IOPP	International Oil Pollution Prevention Certificate
ASB	Authorized State Body
PIA	La Petrolifera Italo Albanese SHA, the concessionaire company maintaining possession and operation of the Port in compliance with Law 9231 dated 13/05/2004 on "The ratification of the BOO Concession Agreement for the construction and exploitation of the coastal terminal, for depositing petroleum and its by-products in the Vlora Bay as well as for the ratification of the BOT Concession Agreement for the construction and exploitation of the port infrastructure serving the coastal terminal at Vlora Bay"
DWT	The total weight of the ship including the net weight, cargo, fuel and water supply.
Safety Statement	The Agreement between the ship and the port which determines the safety measures undertaken by each party.
Port	The entire maritime area as well as the port structure and infrastructure determined for the conduction of the activities of a commercial, productive, reparative, maritime nature or for other maritime purposes.
Port Terminal	The designated location for the mooring of the ship.
Authorized persons	Employees of the Port Facility Security Force.
Port Area	The entirety of land and maritime areas serving the purposes of the conduction of port activity (i.e. all elements of port infrastructure for the realization of services and port activities).
Port Facility	Port structure.
Pier/Wharf	The location for mooring ships
Restricted area	An area deemed to be significantly dangerous for port safety.
LPG	Liquefied Petroleum Gases
Highly Flammable	Liquids which have a flash point lower than 0°C and a boiling point lower than 35 °C or those which are flammable in vapour conditions when in contact with air at ambient temperature and at normal atmospheric pressure.
Ballast	Water placed in the ship in order to increase its stability.
Slops	Waste originating from oil
T	Ton is a measurement of weight
Hydrocarbon	Raw petroleum, its by-products or natural gas
Force Majeure	Extraordinary event or act (natural or social)
Mooring	Manoeuvre of the ship to berth at the pier for loading / discharging cargo or for other activities necessary for the ship

Roads	Maritime area of water outside of the port harbour where the ship anchors and prepares to berth.
Emergency Plan	A plan prepared and approved for handling emergencies and which describes preventive measures for the limitation of the affected area.
VHF/UHF	Radio communication system
Ship	The term ship pertains to every marine vessel of any variety conducting maritime activity of any description (including hydroplanes, submarines, sailing vessels and any sailing platforms).
Bunkering	The process of supplying a ship with fuel

CHAPTER II

COMMUNICATION PROCEDURE BEFORE SHIPS' ARRIVAL AT PORT

ARTICLE 1 NOTIFICATION OF A SHIP'S ARRIVAL

The ship's agent notifies the Port and the Harbour Master 72 hours prior to the ship's arrival at roads, providing preliminary information on the type of cargo and the quantity to be loaded / discharged.

The ship's agent must include information on the following criteria no less than 24 hours prior to the ship's arrival at roads:

- The name of the ship;
- The flag;
- The port of registry;
- The port of departure;
- The date and precise time of arrival;
- The overall ship length and beam;
- The maximal and current draft on the arrival of the ship;
- The ship's tonnage (NT, GT, DWT);
- The quality and quantity of cargo;
- The recipient of the goods.

CHAPTER III

STAY AT THE PORT ROADS AND ENTRY/EXIT OF SHIPS TO AND FROM THE PORT

ARTICLE 2 INTRODUCTION

1. All ships arriving for processing at the Port will have to approach the following coordinates:

40° 27' 53" N

19° 26' 17" E

2. Ships arriving at the Port Roads will communicate with the Harbour Master on the channel determined by the latter (VHF 12), in order to receive information on the regulations to be enforced at the Port. When the Port area is vacant and PIA has authorized entry, the ship continues its sea passage to enter and moor at the pier; the free pratique is granted by the Competent Authorities within 1 hour from mooring.

The port can operate ships 24 hours per day.

3. The piloting of all ships to be processed at the port is compulsory. It is provided by a pilot licensed by the Ministry of Public Affairs, Transport and Telecommunications for A Category. During the piloting activity, the pilot is bound by the Piloting Regulation of the Republic of Albania and the regulations for communication with the ship and Authorities. Ships without pilots **ARE NOT ALLOWED** to enter/ exit this port.

4. The PFSO and SSO officers perform the respective procedures according to the cases provided in the I.S.P.S Code.

ARTICLE 3 SHIP TUG SERVICE, PROVISION OF ASSISTANCE AND SERVICES FOR THE TRANSPORTATION OF PEOPLE OR SUPPLIES FOR SHIPS

Tug and other technical services are administered by the Port that can appoint third party companies for providing those services.

ARTICLE 4 MOORING AND STAY AT THE PIER

1. Ships moored at the pier must use ropes only. The use of wires (metal cables) is PROHIBITED.
2. Throwing the anchor in the Wharf area at a distance shorter than 30m is not permitted
3. Ships moored at the pier should always be prepared and have sufficient crew to conduct manoeuvres.
4. All fire extinguishing equipment and all other equipment on board should be positioned and ready for use.
5. In case of emergency and if necessary, there will be on board two 200m long powerful ropes available for use which are suitable for tugging at the ship's stern and/or bow.
6. There should be sufficient lighting on the ships' deck, at the pier and at the loading / discharging block of valves for the duration of ships' stay at the pier.
7. Ships should have sufficient means for boarding (e.g. ladders or mobile ladders) securely fixed on board and should have a sufficient distance; they should be clean, well maintained and according to regulation standards.
8. Ships should have sufficient manning during the stay in port. A crew member should always be present at entry according to the ISPS Code regulations.
9. During the stay in the port, the ship should keep a distance from the pier/platform not larger than 1.5% of the ship's beam.
10. During the stay in port, the VHF12 channel should be watched continuously for immediate response. The use of mobile devices is prohibited.
11. For the duration of a ship stay in port, the use of radar devices and the conduction of various works involving potential fire hazards (e.g. welding) **ARE PROHIBITED.**

CHAPTER IV

ACTIONS FOR SHIPS' ENTRY, UNLOADING AND EXIT FROM PORT

ARTICLE 5 TECHNICAL STANDARDS FOR SHIPS MOORING AT THE PORT.

The only restriction is pertaining to the ship draft. This condition, reflecting the technical description provided in the Law No. 9231 on Concessions, is established by the Harbour Master.

ARTICLE 6 WEATHER AND TECHNICAL CONDITIONS FOR ENTRY INTO THE PORT

1. During mooring and stay at the Port pier, there should be no operations conducted whilst the wind exceeds 15m/s, unless the Harbour Masters, with the prior consent of PIA Terminal, authorises operations, which shall take place under the sole responsibility of the Master of the ship.

The weather conditions are observed by the Harbour Master and the Master of the ship.

Before allowing the approach of a tanker the Master of the ship verifies the weather conditions also referring to the Harbour Master, who determines the suitability of conditions for mooring at the Port and takes necessary measures for the safety of manoeuvres by communicating with the ship.

ARTICLE 7 SHIPS STAY AT THE PORT

During the mooring and unmooring manoeuvres ships are obliged to have a tugboat on standby in order to protect the ship from colliding with the pier and in case of any other emergency.

At the same time continuous communication will be kept with the Harbour Master in order to receive any information related to weather conditions.

The Harbour Master can authorize the mooring and unmooring manoeuvres without the assistance of a tugboat.

ARTICLE 8 GROUNDING CABLE CONNECTION FOR SHIPS

In all cases following the ship mooring at the pier, prior to connecting the loading or discharging arm, the ship is earthed via the grounding cable which is located at the pier.

The grounding cable connects the ship to the earth and is disconnected only when the loading or discharging operation is complete and all the hoses have been removed.

ARTICLE 9 TESTS AND VERIFICATION OF FLEXIBLE HOSES

All hoses used for loading / discharging hydrocarbon products are periodically tested and controlled for their:

- identification numbers;
- certified tests issued by the manufacturers prior to use;
- date of first use;
- annual control of the pressure, extension, internal persistence, etc.;

ARTICLE 10 LOADING / DISCHARGING OPERATIONS

1. During the ship stay in Port, the Port takes measures for the safe completion of the commercial operations; during this time the Master of the ship maintains continuous contact with the Harbour Master and the Port for any situation that may arise and that could potentially endanger the ship and the port structures.

2. Ships carrying petroleum products with a flash point lower than 60°C are obliged to be equipped with the inert gas system and are required to have a fire warden on board during stay at the port. In the case of tankers transporting petroleum products with a flash point higher than 60°C during stay in port, even if they are equipped with the inert gas system, the supervision of a fire warden will not be necessary provided the ship can provide a full observation headed by trained and specialized staff in compliance with the rules of the Maritime Authorities.

The Harbour Master can authorize the ship to perform the loading/discharging operation although the ship is not equipped with the inert gas system.

3. Before starting the operations between the ship and the terminal, there should be an information exchange communicating all possible information to the terminal (Appendix 5). In addition, the Master submits the following documents to the port representative prior to the commencement of the processing:

- The loading/discharging plan;
- Documents of the goods (copies of cargo policy for each category of goods);
- The ballasts plan;
- Planning of the communication system between the ship/terminal; (appendix 6)

CHAPTER V

ACTIONS FOR SAMPLING

ARTICLE 11 SURVEYS AND CARGO SAMPLING

- a) Surveys and cargo sampling in ships equipped with the Inert Gas System should be carried out by using the dedicated ship system.
- b) Operations for surveying and cargo sampling in tankers should be conducted in the presence of the chief mate appointed by the Master of the ship. The chief mate will be in

charge of the actions and operations and will be supervised by an independent inspector and carried out in accordance with the following regulations:

- Prior to entering the Port, the pressure of the Inert Gas (if the ship has the Inert Gas system) in the tank should decrease;
 - Operations should first be conducted in one tank while closing (disconnecting) it from the others;
 - The hatch of the tank is required to be open for minimal duration whilst conducting the operations;
 - All metallic elements of instruments and equipment used for the sample and sampling should be connected among each-other as well as to the body of the ship in order to guarantee the continuity of electricity;
 - The ropes used for lowering (bringing down) the instruments and equipment into the tanks should be made from natural fibres;
 - The samples collected should be transported in appropriate containers;
 - If the ship is transporting or has previously transported products with a flash point below 60°C, no discharging, ballasting operation or approach of boats or supply vessel is carried out during operations of surveying and sampling with a reduced gas pressure. However, the connection or disconnection of flexible hoses to the deck pipes is permitted;
 - If the ship has the Inert Gas system, the discharging and ballasting operations as well as the bunkering operations will be allowed to commence only after the pressure of the inert gas becomes normal and after checking the correct functioning of the plant;
- c) If the requirements presented in paragraph **b)** cannot be met, discharging operations should cease immediately. The Harbour Master should be informed of this and depending on the situation, can authorize the restart of the operations.
- d) The same methods will be used and the same measures will be taken for other actions to be performed until the end of the discharging operations;

ARTICLE 12 THE AUTOMATIC RECORDERS OF THE SAMPLE, PRESSURE, TEMPERATURE AND FLOW SHOULD BE INSTALLED AT THE FLEXIBLE HOSES, PIPES ETC.

- a) The automatic pressure, temperature and flow recorders, as well as any other instrument that might be installed at the flexible hoses, pipes, etc., will be pressure tested at a pressure 1.5 times higher than the working pressure of the pipes and flexible hoses.

- b) The testing of instruments will be conducted only by professional, authorized and certified engineers. These testing procedures will be conducted once every two years and the Port will maintain the files of the testing certification.
- c) Companies carrying out sampling operations must only use tested instruments; therefore prior to each use, the matriculation numbers will be recorded or declared.

ARTICLE 13 COMPANIES AND PERSONNEL IN CHARGE OF SURVEYS AND CARGO SAMPLING

The companies carrying out the cargo sampling operations in ships anchored at the roads or moored at the Port pier will present a statement to the Harbour Master declaring the commencement of operations, as well as Certification in accordance with the Port regulations. The statement must be accompanied by a list of the personnel in charge of the sampling process and a statement from the company that confirms the personnel's training certificates and that the personnel in charge of the sampling process is trained to handle hazardous materials and flammable products and that they have at least one year of experience in this field.

CHAPTER VI

VARIOUS SERVICES

ARTICLE 14 OPERATIONS REQUIRING THE USE OF THE PORT PIPELINS FOR RECEIVING / REDELIVERING OIL AND ITS BY-PRODUCTS

With regards to all operations requiring the use of the Port pipelines for receiving / redelivering oil and its by-products, the companies involved are required to ascertain and advise any damage, interruption or accident at the conclusion of the operations.

ARTICLE 15 REGULATIONS FOR PROTECTING THE MARITIME ENVIRONMENT FROM POLLUTION

1. The Port will take all necessary measures to manage spills of products up to 7 tons. The Competent State Authorities will be in charge of any pollution of larger quantities.

2. The Port **PROHIBITS**:

- the pumping of ballast water not contained in segregated ballast tanks or any other liquid which may contains petroleum traces into the sea;
- the discharge of any hydrocarbon product caused by the leaks from the pipelines or valves at sea;

3. Any spillage of products must be brought to the attention of the Port and the Harbour Master, that shall immediately take all necessary measures.

4. The Port is obliged to clean the waters inside the Port under concession in accordance with rules agreed with the Harbour Master and in accordance with the specifications of above paragraph 1.

5. The Port must carry out services to prevent pollution in the port, intervene immediately in case of pollution and will hold the polluters directly responsible.

6. The personnel employed for this operation must be trained. The equipment and products used in emergencies must be adequate and sufficient in number and must be in accordance with the required international standards.

ARTICLE 16 BALLASTING

1. All ballasting operations must be carried out in such a manner to prevent, or at least minimise, vapour emissions being released into the atmosphere by undertaking the following measures:

2. For the purpose of ballasting, only tanks reserved for "Segregated ballasting" will be filled;
3. Ballasting operations will be carried out simultaneously with loading / discharge operations;
4. Should there be impediments to the fulfilment of paragraphs 1 and 2, the Harbour Master must be notified in order to arrange an alternative procedure.

ARTICLE 17 TRANSPORTATION OF SUPPLIES AND EQUIPMENT TO BE DELIVERED TO THE SHIP / COLLECTED FROM THE SHIP

Any equipment and their replacements must be possibly transported to the poop of the ship.

ARTICLE 18 OPERATIONS INVOLVING SUPPLYING SHIPS WITH FUEL, FOOD, WATER, ETC.

1. The operations involving the supply of ships in port with fuel, food, water, etc., must be carried out after communication with the Port Facility Security Officer and with the Harbour Master. For this purpose, the guidelines of the Port Safety Rules and Regulations will apply.
2. Vessels used for the supply of ships moored at the port must be specialized for this purpose. One person in charge from the ship must follow the process of supply in order to arrange for its immediate termination if necessary. In case of emergency, all means of supply should always be on standby, i.e. ready for immediate departure.
3. Supply vessels berthed to tankers must be equipped with fenders in order to prevent contact between the two ships; their exhaust pipes from boilers and main engine should be appropriately fitted to prevent sparks.
4. Supplying operations will be allowed without interruption during daytime, on night time as well as during holidays.
5. During supply operations, fire extinguishing equipment on board as well as in the Facility must be ready to use in case of any emergency.
6. The Port will register the commencement and termination of supply operations as well as the time of their interruption; the Port will take note of the quality and amount of the supplied product, the name of the supplier and the equipment used, as well as any delays, problems or incidents that have occurred during the supply.

ARTICLE 19 SHIPS AND BOATS BERTHED TO TANKERS

Ships and boats berthed to tankers for embarking and disembarking the crew, supplies, equipment, must be adequately protected under any circumstance and against any danger through fenders positioned along the hull of the ship in order to prevent contact; exhaust pipes from boiler and should be appropriately fitted to prevent sparks. During loading/discharging operations, other ships are PROHIBITED to sail near the operating ship.

ARTICLE 20 INERT GAS PLANTS

- a) Ships equipped with an Inert Gas System must keep the tank in inert condition even when transporting hydrocarbons with a flash point higher than 60°C (closed cup).
- b) The above mentioned Inert Gas System must be designed, built and operated in accordance with the agreed international regulations.
- c) A certificate confirming the compliance of the Inert Gas System with the aforementioned regulations will be issued as a "Cargo Ship Safety Equipment Certificate", which will be issued by the relevant authorities in each state corresponding to the flag of the ship.

- d) In addition, the ship will be provided with a "Manual for the Operation of the Inert Gas System". The Inert Gas System must strictly comply with the regulations of the manual.

ARTICLE 21 BREAKDOWN OF THE SHIP INERT GAS SYSTEM

- a) In case due to a breakdown the Inert Gas System is unable to deliver the required quality and quantity of Inert Gas or when it is not possible to maintain a positive pressure in the cargo tanks, the Master of the ship must take all necessary measures to prevent the entry of air in the tank; failing to do so, the Master should notify the Harbour Master and the Port.
- b) Discharging and ballasting operations must be suspended; the non-return valve of the Inert Gas in the Pier must be closed, and the gas pressure regulating valve must remain open to allow the release of gases into the atmosphere.
- c) Immediate measures must be taken in order to repair the breakdown. The reparation procedures on the Inert Gas System of a ship moored at the pier will be conducted after the Harbour Master has been notified and only if the following conditions are met:
- small surfaces/areas are involved;
 - only "cold" works are required;
 - in accordance with the rules and regulations, the repair process should last no longer than 8 hours.

In order to conduct a repair in the Inert Gas System of a ship moored at the Port pier, the Master of that ship must present the Harbour Master a request, as per Annex 7. The Harbour Master will decide whether the repair should take place after meeting with the Chemist (if available).

- d) If it is impossible to repair the Inert Gas System or if the system requires repairs that cannot be completed at site, the Harbour Master will order the ship to leave the Port. The ship may return to the port only after it has undertaken the necessary repairs in the Inert Gas System and if the Inert Gas in the tankers is deliverable at the required quality and quantity.
- e) If the breakdown of the Inert Gas System cannot be avoided, the Master of the ship will present a request (Annex 8) to the Harbour Master, based on the specifications of the "Manual for the Operation of the Inert Gas System", to continue the discharging operation in safety conditions. In taking the decision, the Harbour Master will take into consideration the opinion of a Chemist (if available). During the repair of Inert Gas System breakdown, it is not possible to carry out discharging operation.
- f) Within one hour from the suspension of the discharging operations, the Master of the ship must request and obtain the following:
- Authorization to resume the functioning of the Inert Gas System;

- Authorization to conclude the discharging operation after taking preliminary safety measures;
otherwise the ship will have to **vacate** the berth and transfer at roads.

ARTICLE 22 THE FUNCTIONING OF THE PORT FUEL LABORATORY

- a) The quality analysis of oil and its by-products which are loaded in a cargo tanker, will be made in accordance with the “technical regulations” in force and in accordance with the Decision of the Council of Ministers no. 646, dated 12/12/2002. Records will be kept for the analysis of the cargoes quality in accordance to Annex 10.
- b) The quality analysis for oil and its by products on a ship may be conducted also by other institutions (e.g. an Independent Inspector) in addition to the authorized state bodies; the quality analysis will be carried out in accordance with the legislation in force. Before the Independent Authorized Inspectors and/or the Representatives of the institutions and/or authorized state bodies conduct the quality analysis of the cargo on board of the tanker, they will present the relevant authorization documents to the Port and will sign a record (similarly to the example given in Annex 9).
- c) The sampling operation on the tanker transporting petroleum products will be made in accordance to the relevant International Standard Regulations.
- d) Samples for oil and its by-products will be taken from all tankers for carrying out quality control analyses (appropriate records will be held). All ship tanks laden will be sampled. In any case, each sample collected must be accompanied by a copy of the quality certificate of the product as well as the place of origin.

Samples for oil and its by-products must be sealed; as for liquids the samples must be collected in clean, dry and disposable packages; for liquefied petroleum gas, samples must be collected in appropriate cylinders. The samples are packed, sealed and are assigned respective identification labels.

ARTICLE 23 PROHIBITION OF SMOKING, FIRE AND USE OF EQUIPMENT THAT PRODUCE SPARKS

All over the Port the following activities are **PROHIBITED** when a ship is alongside:

- a) The lighting of any fire, excluding the boiler and the board services, such as kitchens which are protected from gas leakages and are located away from the loading and discharging hoses;

- b) The use of instruments, equipment and tools which are not made from non flammable materials and made for authorized areas;
- c) Smoking (except in specific authorized areas of the Port, if available). It is prohibited throwing at sea of cigarettes, cigars and matches;
- d) The use of electric ovens, fans and other equipment which can produce sparks on deck, especially in those areas where gas might be present;
- e) The use of portable electric lamps, electric lines or telephone cables which are not made of anti-fla grant material;
- f) To leave open the ship windows and doors;
- g) To leave open the ship hatchway. The hoses and valves for all gas distribution must be protected and wrapped in fire-resistant material;
- h) During the cargo sampling operation, the use of metallic parts, the reeling manoeuvres, the unloading of materials on deck may be conducted only in those ships that carry category IV and V products.
- i) Discharging during storms and lightning;
- j) Operating the pumps when valves are closed;
- k) The use of fire-extinguishing substances not previously agreed between ship and shore.

In addition to the above, the Port must ensure free passage from ship to shore, according to Port ISPS Plan.

ARTICLE 24 THE PROHIBITION OF DANGEROUS MATERIALS

- a) Entry the Port is especially **PROHIBITED**:
 - for flammable materials and products (apart from the ships cargoes);
 - weapons, munitions, fireworks and any other explosive material;
 - fire sources, including matches;
 - radioactive materials.

In addition to the above, eventual environmental services required by the ship are carried out before or after the loading / discharging operations.

ARTICLE 25 WORKS ON A SHIP DEALING WITH UNPROTECTED FLAMES AND EQUIPMENT THAT MIGHT PRODUCE SPARKS

- a) Any work requiring the use of unprotected flames and equipment that produces sparks (hot work) is prohibited both in the Port and on the ship too.

- b) If hot work are necessary the relevant authorization must be taken from the Harbour Master.
- c) For the duration of time the ship is moored at the pier, the use of unprotected flames is prohibited.

ARTICLE 26 FIRE PROTECTION SERVICE IN THE PORT

- a) In case of emergency, The Port will act in accordance with an emergency plan which shall be based on the fire-fighting equipment available and the personnel on duty; the Port must organize fire-fighting services together with the Security Service of the Facility. During all shifts, each Port operator has the duty to perform his relevant role in the fire-fighting team and thus to suspend his work in the event of an emergency signal to ensure that the emergency is managed.
- b) The Port is responsible within the limits of the **Restricted Area**, to ensure the application of safety regulations against fires; for this purpose, this area is fitted with appropriate emergency equipments.
- c) The Emergency Plan includes the description of a direct communication between the Port, the fire-fighters station and the Harbour Master; such communication will have been approved by the Harbour Master.
- d) The Port will notify the competent Authority of the fire-fighting system that is installed inside the port area, as well as of the location of each fire-extinguisher as they are distributed in particular areas of the Port.
- e) Communication with ships will be conducted by the Harbour Master by VHF.
- f) The Emergency Plan will indicate the way of communication between ship and shore and will establish the relevant procedures and responsibilities in the event of an emergency. The location and equipment of the emergency devices must be clearly established.
- g) The Emergency Plan, in the event of a fire will require the following actions:
 - a) One or two ship sirens, with each siren ringing for no less than 10 seconds, followed by the continuous signal for the general alarm.
 - b) Contact the Port operators on duty by using the Port portable radio given once the ship is berthed; contact by VHF and by telephone the Harbour Master (the number 033 231100 301).

FIRE ON THE SHIP: ACTIONS

- Sound the alarm;
- Be prepared to dismantle all pipes or flexible hoses;
- Combat fire and prevent the spreading of fire;
- Inform the Port and the Harbour Master;
- Discontinue all fuel processing operations and LPG operations and close all valves;
- Prepare the engines;
- Exit towards the roads

FIRE ASHORE: ACTIONS:

- Sound the alarm;
- Contact the ship;
- Stop all fuel processing operations and LPG operations and close all valves;
- Remain alert, prepared to dismantle hoses and sides;
- Remain alert and prepared to combat the fire;
- Execute the Emergency Plan appropriately in relation to the situation;
- State of Emergency is declared throughout the PIA Port Area
- If appropriate order the ship to exit

ARTICLE 27 TRAINING FOR FIRE-FIGHTING

- a) All individuals, including those in the port services and concessionary companies in the *“restricted area”* must conduct trainings on how to extinguish fires at least once a year under the supervision of the Fire Service and the Port.
- b) During the above trainings it is assessed the ability of the staff and the conditions of the fire-fighting equipment as well.
- c) Every two weeks, the Port must conduct technical tests in order to assess the functioning of the fire-fighting equipment; all fire-extinguishers will be tested during general testing at least once every three months.

ARTICLE 28 RESPONSIBILITY TO REPORT ANY UNFORESEEN EVENT THAT MIGHT BREACH SECURITY

- a) Anyone who directly or indirectly find out damage or faults with hoses, a leakage, any malfunctions or inadequate or dangerous situations, must immediately bring the event to the attention of the Port security officer or his deputy on duty.
- b) In the event of any of the aforementioned problems, which may cause pollution of the maritime area, the relevant regulations must be followed.

- c) Whoever is present during the ignition or combustion of the fire must immediately sound the alarm and must intervene by undertaking all possible measures.
- d) The Port security officer or his deputy must be notified when the alarm sounds by any means possible, for example: via alarm button, telephone, etc., and the immediate transmission of the news must be ensured.
- e) In the event of a fire, explosion or any other urgent situation on board, the endangered ship must continually sound the alarm through any acoustic device available.
- f) The hoses at the Pier are checked and records of the situation are taken everyday following the security officer's shift change.

ARTICLE 29 EMERGENCY PROCEDURES

- a) In the event of a fire emergency, or an explosion or any other incident, on board the ship or ashore, the Emergency Plan will be followed.
- b) In these circumstances, the Master of the ship must be alerted and must immediately terminate the loading / discharging operations by closing the valves; he must also communicate the emergency situation to the Port and the ship must move at roads.
- c) The Port personnel on duty must operate according to the instructions of the emergency plan.
- d) The Port will immediately terminate the loading / discharging operations and close all valves and will undertake all necessary measures to extinguish the fire and to ensure the safety of the area.
- e) The Port must intervene immediately to attempt to eliminate every risk, disconnect the loading / discharging hoses and to undertake all necessary fire-fighting and safety measures for the area.
- f) In the event of an emergency, the Port operators not belonging to the emergency team must reach the muster point and leave the terminal, in accordance to the emergency plan.

ARTICLE 30 ENTRY INTO RESTRICTED AREAS

Entry into restricted areas will be based on the provisions of the safety plan and will be subject to Port approval.

ARTICLE 31 SAFETY MEASURES IN THE EVENT OF UNFAVOURABLE SEA AND WEATHER CONDITIONS

In the event of a storm, loading / discharging operations must be terminated and the hoses connecting the ship must be disconnected.

ARTICLE 32 OPERATIONS TO BE COMPLETED PRIOR TO THE ARRIVAL OF SHIPS

- a) Upon arrival in Port, the Master of the ship will present a declaration (Appendix 3) stating that:
 - A full check of the ship has been successfully completed prior to the arrival at the Port, in accordance with the instructions in the Crude Oil Washing (COW) Guidelines (when applicable);
 - The Inert Gas System and the COW systems are in good working conditions (when applicable);
 - The crew members responsible for COW operations hold the relevant certification in accordance with international regulations (when applicable);
 - Before commencing the COW operations the ship will have to be checked by the Chemist;
- b) The Chemist will verify the efficiency of the Inert Gas System and the validity of all certificates in accordance with the SOLAS 74/83 and MARPOL 73/78 Conventions.
- c) The Chemist will:
 - Control the condition of Inert Gas on the cargo tanks and the ballast tanks and all the areas which are not included in the COW Guidelines.
 - Analyse the Oxygen content and will compare the results to the one available onboard recorded by the ship instruments.

CHAPTER VII

CO-ORDINATION WITH STATE AUTHORITIES

ARTICLE 33 RESPONSIBILITIES OF RECEIVING AND SENDING SUBJECTS AND COMMUNICATION WITH THE PORT AUTHORITIES

- a) The receiver / shipper of the goods who will bring ships for importing / exporting operations must notify the competent Authorities and the Port at least 72 hours prior to the arrival of the ship.
- b) The receiver / shipper of the goods will present the relevant documentation to the Customs Authority in the Port.

- c) From the time the notification has been made until the arrival of the ship, the receiver / shipper of the goods and the Port will co-ordinate in order to plan the program and to install the necessary equipment for the loading / discharging operations.
- d) Before commencing the loading / discharging operations the receiver / shipper and owner of the goods will present the following to the Port:
 - Relevant documentation issued by the Customs Authority which allows processing operations;
 - Relevant documentation issued by the Quality Control Laboratory, regarding the quality of the products that will be processed;
 - Relevant documentation from the Environmental Authority, in relation to their compliance with environmental requirements;
- e) After the completion of discharging, the receiver and the Port will make the necessary adjustments and sign a final Minute (Appendix 10) which includes:
 - description of the quantity of products discharged;
 - description of the quality of products and their quality standards;
- f) In dealing with each ship, the Port will respect its own operational requirements and will act based on the final arrival time and only if the ship has sent all communication notices in accordance with the rules.

ARTICLE 34 CO-ORDINATION OF ACTIONS WITH CUSTOMS AUTHORITIES

- a) The Port will ensure that the Customs Authority will have all the necessary conditions to fulfil their duties, in accordance with the legislation in force on the Customs Activity and in accordance with the provisions of the Law on Concessions, No.9231.
- b) After notifying the arrival of the ship to the Port the receiver of the goods will present to the Customs Authority the goods accompanying documents. The payment of all taxes / duties on cargo will be done in accordance with the Law in force and according to the Settlement Agreement dated May 10, 2007, where applicable.
- c) At the end of the discharging process, the receiver of the goods will coordinate with the Port to declare to Customs Authority the quantity of goods imported, the quality (based on the analysis sheets from the Quality Control Laboratory), and to finalize the payment of all taxes / duties on the goods.
- d) In case of a discrepancy between the preliminarily quantity and quality reported by the receiver and the quantity and quality that are ascertained after the discharging operation, and in case this discrepancy does not constitute a violation of the Customs Code, the receiver must give the necessary explanations to the Customs Authority.

- e) Any disagreement between the receiver and the Customs Authority will be resolved in accordance with the provisions of the law in force.

ARTICLE 35 CO-ORDINATION WITH THE BORDER POLICE AUTHORITY

- a) The Port will ensure that the Border Police Authority will have all necessary conditions to fulfil their duties as described in the relevant legislation for its activity;
- b) After notifying the arrival of the ship to the Port the receiver of the goods will present the appropriate documents to the Border Policy Authority.
- c) The receiver of the goods and / or the Shipping Agent will ensure official approval from the Border Police Authority and will present it to the Port and to the Harbour Master.

SHTOJCA 1
APPENDIX 1
AUTORITETI PORTUAL
HARBOUR MASTER
LISTA E KONTROLLIT TË SIGURISË ANIJE/BREGDET
SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST

Unë i nënshkruar kapiteni 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 venteluar;
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 _____
Master of the Tanker _____
(Stampa e anijes dhe firma e Kapitenit)
(Ship's stamp and Master's signature)

Vlorë _____

SHTOJCA 2

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 NAFTË 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 WITH DISCHARGE OR DISCHARGE WILL BE STOPPED ____ HOURS FOR BALLASTING**
- ANIJA TEKNIKISHT EFICIENTE PËR SHKARKIMIN E NGARKESËS PËR TË KRYER OPERACIONET E LARJES SË CISTERNËS ME NAFTE BRUTO (COW)
- **SHIP TECHNICALLY READY TO UNLOAD CARGO AND TO CARRY OUT COW**
- SISTEMI I GAZIT INERT COW, I KONTROLLUAR DHE ME EFIÇENCË TË PLOTË
- **INERT GAS AND COW 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 COW, 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
APPENDIX 3

TANKER _____ FLAMURI _____ SINJALI I HIRRJES _____
TANKER _____ FLAG _____ CALLING SIGNAL _____

PORTI I FUNDIT _____ DESTINACIONI _____
LAST PORT _____ DESTINATION _____

TONAZHI: Bruto _____ Neto: _____
TONNAGE: Gross _____ Net: _____

TONAZHI DWT: _____ DRAFT: _____ F/B _____
DEADWEIGHT TONNAGE: _____ DRAFT: _____ F/B _____

MIN. E LEJ DWT: _____ COR. DRAFT: _____ LOA: _____ MAX I PJERR. _____
MINIMUM DWT ALLOWED: _____ COR. DRAFT: _____ LOA: _____ MAXIMUM OF
INCLINATION: _____

DISTANCA: anije/skapamento: _____ Skapamento/e ashpër: _____ Gjerësia e lejuar: _____
DISTANCE: Ship/exhaust: _____ Exhaust/abrasive: _____ Allowed draft: _____

C.L.C: Lëshuar: _____ Afati i mbarimit: _____
CERTIFICATE OF L.C: Issued on: _____ Expires on: _____

I.O.P.P.: NR: _____ Lëshuar: _____ Afati i mbarimit: _____
I.O.P.P.: No: _____ Issued on: _____ Expires on: _____

Inspektimi I Fundit: _____
Last Inspection: _____

DRAFT: Në Mbërritje: FWD _____ AFT _____
Pritje për nisje: FWD _____ AFT _____
DRAFT: On Arrival: FWD _____ AFT _____
Waiting for departure: FWD _____ AFT _____

MBËRRITJA/ANKORIMI: _____
ENTRY/MOORING: _____

HYRJA: _____ VENDI I ANKORIMIT: _____ ALL FAST _____
ENTRY: _____ PLACE OF MOORING: _____ ALL FAST _____

RIMORKIMI: _____ PILOT: _____
TUGGING: _____ PILOT: _____

AGJENSIA: _____ NR. I TEL. I ANIJES: _____

AGENCY: _____ *Ship's Telephone No.*

OPERACIONET : Shkarkim: _____ Ngarkim: _____ Tranzit: _____

Marrësi/dërguesi: _____

OPERATIONS : Unloading: _____ Loading: _____ Transit: _____

Receiver/Sender: _____

NGARKESA : Faza: _____ B/L ton _____

CARGO : Phase: _____ B/L ton _____

BALLASTET : SBT: _____ të ndotura/Ballaste: _____

BALLASTS : SBT: _____ polluted/Ballasts: _____

KËRKESAT : Ujë i freskët: _____

Bunkeri: _____

REQUESTS : Fresh water: _____

Bunker: _____

COW : Kërkesat:

COW : Requests:

Po _____ Jo _____ Tankerat _____

Yes _____ No _____ Tankers _____

E.T.D _____

E.T.D _____

SHËNIM: _____

NOTE: _____

DATA: _____ ORA: _____

DATE: _____ TIME: _____

Firma e kapitenit

Master's Signature

SHTOJCA 4
APPENDIX 4

KOMUNIKIMI ANIJE - TOKË
SHIP-SHORE COMMUNICATIONS

	Kanali VHF <i>VHF Channel</i>	Telefon <i>Telephone</i>
--	----------------------------------	-----------------------------

Harbour Master

Portit të Vlore – 1

The Port

Përfaqësuesi i Terminalit

Port Representative

Asistenti

Assistant

Piloti

Pilots

Rimorkiatori

Tugger

STACIONI I POMPAVE

BOOSTER STATIONS

Njoftim për Motin

Weather Report

SHTOJCA 5
APPENDIX 5

TO THE HARBOUR MASTER

Unë i nënshkruari _____ lindur në _____ në _____
The undersigned _____ *born in* _____ *on* _____
Resident në _____ Rruga _____
Address _____
Kapiteni i anijes cistern _____ i flamurit _____
Master of Oil - Tanker _____ *flag* _____

**KËRKON
APPLIES FOR**

Autorizimin për të rifilluar në efikasitet të plotë me Sistemin e Gazit Inert të anijes së lartpërmendur, e ankoruar momentalisht në vendin e ankorimit.

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

Punët që kryhen pa përdorimin e flakëve ose të ndonjë burimi nxehtësie, konsistojnë në:

- zgjatja e orarit të punës, maksimumi deri në 8 orë.

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

- *and they will last 8 hours at most.*

Portit të Vlore – 1 _____ (Stampa e anijes firma e Kapitenit)
Port Vlore-1, _____ **(Ship's stamp and Master's signature)**

**AUTORITETIT PORTUAL
THE HARBOUR MASTER**

- Pranoj aplikimet e lartpërmendura;
Having acknowledged the above application;
- Pranoj opinionin e shprehur nga Port;
Having acknowledged the opinion expressed by the Port
- Njoh opinionin e shprehur nga ana e konsulentit kimik të Portit;
Having acknowledged the opinion expressed by the Port Chemist;

**NE AUTORIZOJMË
WE AUTHORISE**

Ekzekutimin e punëve të sipërpërmendura, në anijen e ankoruar, me kusht që:
The execution of the above-mentioned works, while the ship is staying at the present mooring, on condition that:

1. Porti të garantojë, për të gjithë periudhën e punës, pajisjet anti-zjarr të anijes së ankoruar në bankinë;
The Port guarantees fire fighting control, during the works (only if the ship is moored)
2. Zjarrfikësit të qëndrojnë në gatishmëri gjatë gjithë kohës së operacioneve
An on-shore fire watchman stands guard over the work area, during the works.
3. Operacioni i ngarkim/ shkarkimit të rifillojë me autorizimin e Kapitenerisë së Portit.
Loading/Unloading operations will resume subject to the Harbour Master's authorization.

**FIRMA
SIGNATURE**

SHTOJCA 6
APPENDIX 6

AUTORITETIT PORTUAL
TO THE HARBOUR MASTER

Unë i nënshkruari _____ lindur në _____ në _____
The undersigned _____ *born in* _____ *on* _____
Resident në _____ Rruga _____
Address _____
Kapiteni i anijes cistern _____ i flamurit _____
Master of Oil - Tanker _____ *flag* _____

Duke patur parasysh që nuk mund të rifillohen operacionet me efikasitet të plotë të Sistemit të Gazit Inert, në përputhje me Rreg. 62, kap. II-2, Solas 74 :
Considered 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 following defects still remain

KËRKON
APPLIES FOR

Autorizimin për të vazhduar operacionet e shkarkimit, i cili konsiston (specifikuar në "Plani i Ngarkimit") në adoptimin e masave paraprake në përputhje me "Manualin Operativ të Sistemit të Gazit Inert"
The authorization to carry out cargo unloading operations, consisting in (as better specified in the enclosed "Ship's Loading Plan") adopting all precautions in compliance with the ship's "Inert Gas System Instruction Manual".

Kapiteni

Stampa e anijes firma e Kapitenit
(*Ship's stamp and Master's signature*)

AUTORITETIT PORTUAL
THE HARBOUR MASTER

- Duke pranuar aplikimet e mësipërme;
Having acknowledged the above application;
- Duke marrë parasysh opinionin e një Konsulenti kimik të Portit;
Having acknowledged the opinion expressed by the Port Chemist;

AUTORIZOHET
WE AUTHORISE

Shkarkimi i anijes me marrjen e masave paraprake të sipërpërmendura
Unloading of the cargo with the adoption of the abovementioned precautions.

FIRMA
SIGNATURE

SHTOJCA 7
APPENDIX 7

DEKLARATE STANDART
STANDARD DECLARATION

- EMRI I ANIJES _____
- **SHIP'S NAME**

- EMRI I SUBJEKTIT _____
- **COMPANY NAME**

- CILËSIA DHE SASIA E NGARKESËS QË DO TË SHKARKOHET / NGARKOHET
- (SIPAS DOKUMENTACIONIT NGA SUBJEKTI) _____
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO TO BE UNLOADED/LOADED**
- **(REFER TO THE DOCUMENTATION REPRESENTED BY THE COMPANY)**

- CILËSIA DHE SASIA E NGARKESËS NË TRANZIT _____
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO IN TRANSIT**

- ANIJA TEKNIKISHT EFIÇENTE PËR SHKARKIMIN/NGARKIMIN E NGARKESËS
- _____
- **SHIP TECHNICALLY READY TO UNLOAD/LOAD CARGO.**

- SASITË E MOSTRËS SË MARRË NGA ANIJA _____
- **QUANTITY OF SAMPLE TAKEN OUT FROM THE SHIP**

- **PAGESA** _____
- **PAYMENT**

PËRFAQËSUESI I Port
Port Representative
(_____)

Inspektori i pavarur
Independent Inspector
(_____)

Vlorë, on _____. _____. 20__

SHTOJCA 8 APPENDIX 8

DEKLARATE STANDARTE STANDARD DECLARATION

- EMRI I ANIJES _____
- **SHIP'S NAME**

- EMRI I SUBJEKTIT _____
- **COMPANY NAME**

- 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**

- ANIJA TEKNIKISHT EFIÇENTE PËR SHKARKIMIN E NGARKESËS _____
- **SHIP TECHNICALLY READY TO UNLOAD CARGO.**

- 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**

- **SASITË E PRODUKTEVE TË SHKARKUARA NGA ANIJA**
- **QUANTITY OF PRODUCTS DISCHARGED FROM THE SHIP**

	<i>Para mbërritjes së anijes Before arrival of the ship</i>	<i>Pas përfundimit të shkarkimit/ngarkimit të anijes After the finishing of charge/discharge of the ship</i>
<i>Sasia e Produkteve të Shkarkuara/Ngarkuara. Quantity of the products charged/discharged.</i>		
<i>Llojet e produkteve dhe cilësia (standardi) Products and quality (Standards)</i>		

Përfaqësuesi i Port
Port Representative
(_____)

Marrësit / dërguesit / agentët e anijes
Receivers / shippers and / or ship's Agents
(_____)

VLORË, on _____. _____. 20__

SHTOJCA 9
APPENDIX 9

DEKLARATË STANDARDE
STANDARD DECLARATION

- EMRI I ANIJES _____
- **SHIP'S NAME**

- EMRI I SUBJEKTIT _____
- **COMPANY NAME**

- CILËSIA DHE SASIA E NGARKESËS QË DO TË SHKARKOHET
- (SIPAS DOKUMENTACIONIT NGA SUBJEKTI) _____
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO TO BE DISCHARGED**
- **(REFER TO THE DOCUMENTATION REPRESENTED BY THE COMPANY)**

- CILËSIA DHE SASIA E NGARKESËS NË TRANSIT _____
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO IN TRANSIT**

- ANIJA TEKNIKISHT EFIÇENTE PËR SHKARKIMIN E NGARKESËS _____
- **SHIP TECHNICALLY READY TO DISCHARGE CARGO.**

- SASITË E MOSTRËS SË MARRË NGA ANIJA _____
- **QUANTITY OF SAMPLE TAKEN OUT FROM THE SHIP**

- PAGESA _____
- **PAYMENT**

Përfaqësuesi i Departamentit

**Representative of the Hydrocarbon
Department**

(_____)

Përfaqësuesi i Subjektit të Laboratorëve të Portit të Hidrokarbureve

Representative of the Port Laboratory Company

(_____)

Vlorë, më ____ . ____ . 20 ____

Vlora, on ____ . ____ . 20 ____

SHTOJCA 10 APPENDIX 10

DEKLARATË STANDARDE STANDARD DECLARATION

- EMRI I ANIJES _____
- **SHIP'S NAME**

- EMRI I SUBJEKTIT _____
- **COMPANY NAME**

- CILËSIA DHE SASIA E NGARKESËS QË DO TË SHKARKOHET _____
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO TO BE DISCHARGED**

- CILËSIA DHE SASIA E NGARKESËS NË TRANSIT _____
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO IN TRANSIT**

- ANIJA TEKNIKISHT EFIÇENTE PËR SHKARKIMIN E NGARKESËS _____
- **SHIP TECHNICALLY READY TO DISCHARGE CARGO.**

- 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**

- SASITË E PRODUKTEVE TË SHKARKUARA NGA ANIJA _____
- **QUANTITY OF PRODUCTS DISCHARGED FROM THE SHIP**

	Para mbërritjes së anijes <i>Before arrival of the ship</i>	Pas përfundimit të shkarkimi/ngarkimit të anijes <i>After the finishing of charge/discharge of the ship</i>
Sasia e Produkteve të Shkarkuara/Ngarkuara. <i>Quantity of the products charged/discharged.</i>		
Llojet e produkteve dhe cilësia (standardi) <i>Products and quality (Standards)</i>		
Pagesa për shërbimet e ofruara nga Porti i Hidrokarbureve <i>Payment for the services offered by the Petroleum Port</i>		

Përfaqësuesi i Administratorit
Representative of the Administrator
(_____)

Përfaqësuesi i Port
Port Representative
(_____)

Vlorë, me _____. _____. 20__
Vlora, on _____. _____. 20__

**RREGULLORE E FUNKSIONIMIT
TE PORTIT VLORE E SHOQERISE
LA PETROLIFERA ITALO-ALBANESE Sh.A**

DATE 28/05/ 2009

PERMBAJTJA E LENDES

KREU I

Qëllimi , Fusha e Zbatimit , Termat

1. Qëllimi,
2. Fusha e zbatimit,
3. Termat

KREU II

Procedura per Komunikimin para Mberritjes se Anijes ne Port

- Neni 1.** Njoftimet për Mbërritjen e Anijes

KREU III

Qendrimi ne Raden e Portit dhe Hyrja / Dalja e Anijeve nga, e per ne Port

- Neni 2.** Hyrje
- Neni 3.** Sherbimi i Rimorkimit të Anijes, Dhënia Ndhimes si dhe Shërbime per Transportin e Njerezve ose Furnizimeve për Anijet
- Neni 4.** Ankorimi dhe Qendrimi ne Kalate

KREU IV

Veprimet e Hyrjes, Shkarkimit dhe Daljes se Anijes nga Porti

- Neni 5.** Standartet Teknike per Akostimin e Anijeve ne Platforme
- Neni 6.** Kushtet Teknike dhe Meteorologjike per Hyrjen ne Platorme
- Neni 7.** Qendrimi i Anijes ne Platforme
- Neni 8.** Lidhjet Elektrike te Anijes dhe te Tubacioneve te Pjeses Tokesore
- Neni 9.** Testet dhe Verifikimi i Manikotave Fleksibel
- Neni 10.** Operacionet e Ngarkimit dhe Shkarkimit
- Neni 11.** Transferimi i Ngarkeses nga Anija ne Anije

KREU V

Veprimet Per Marrjen e Kampionit

- Neni 12.** Sondazhet dhe Marrja e Mostrave te Ngarkeses
- Neni 13.** Rregjistruesit Automatike te Mostres, te Presionit, te Temperatures, te Prurjes te jene Instaluar ne Krahët e Shkarkimit, Tubacionet, etj
- Neni 14.** Kompanite dhe Personeli i Ngarkuar per Sondazhet dhe Marrjen e Mostrave te Ngarkeses

KREU VI

Sherbime te Ndryshme

- Neni 15.** Operacionet qe Perfshijne Rrjedhjen e Produkteve te Naftes ne Tubacione
- Neni 16.** Rregullat per Ruajtjen e Ambientit Detar nga Ndotja
- Neni 17.** Ballastimi (Ekuilibrim me Ballastra)
- Neni 18.** Marrja ose Heqja e Furnizimeve dhe Pajisjeve te Anijes
- Neni 19.** Operacionet e Furnizimit te Anijes me Lende Djegese, Ushqime, Uje, etj.
- Neni 20.** Anijet dhe Barkat qe Ankorohen prane Anijes-Cisterne
- Neni 21.** Impiantet e Gazit Inert
- Neni 22.** Avarite e Sistemit te Gazit Inert
- Neni 23.** Funksionimi i Laboratorit te Portit te Lendeve Djegese
- Neni 24.** Ndalimi i Duhanit, Ndezja e Zjarrit dhe Perdorimi i Aparateve qe Prodhojne Shkendija
- Neni 25.** Ndalohet te Perdoren Materiale te Rrezikshme
- Neni 26.** Punimet qe kane te Bejne me Flake te Pambrojtura dhe me Pajisje qe Mund te Prodhojne Shkendija
- Neni 27.** Sherbimi i Mbrotjes Kunder Zjarrit ne Portin e Hidrokarbureve PIA Sh.A.
- Neni 28.** Stervitja per Shuarjen e Zjarrit
- Neni 29.** Detyrimi per te Raportuar cdo te Papritur qe Mund te Prishe Sigurine
- Neni 30.** Gjendja e Emergjences
- Neni 31.** Hyrja e Personave ne Zonat e Kufizuara (Ndaluara)
- Neni 32.** Masat e Sigurise ne Raste te Motit dhe te Kushteve te Detit te Pafavorshem
- Neni 33.** Operacionet qe Duhet te Permbushen Perpara Mberritjes se Anijes
- Neni 34.** Autorizimi per Zbatimin e C.O.W.
- Neni 35.** Pezullimet dhe Ndalesat per Funksionimin e C.O.W.

KREU VII

Bashkrendimi me Organet Shteterore

- Neni 36.** Detyrimet e Subjekteve Pritese dhe Nisese te Ngarkesave dhe Komunikimi me Autoritetet e Portit
- Neni 37.** Bashkrendimi i Veprimeve me Autoritetet Doganore
- Neni 38.** Bashkrendimi me Organet e Policise Kufitare

SHTOJCA

- | | |
|-----------|------------|
| Shtojca 1 | Shtojca 6 |
| Shtojca 2 | Shtojca 7 |
| Shtojca 3 | Shtojca 8 |
| Shtojca 4 | Shtojca 9 |
| Shtojca 5 | Shtojca 10 |

KREU I

QËLLIMI , FUSHA E ZBATIMIT , TERMAT

1- Qëllimi,

Qëllimi i kësaj rregulloreje është organizimi i të gjithë veprimtarisë juridike administrative, tregtare për funksionimin e portit të “PIA-Vlorë” (në vijim “**Porti**”) si port i pershtatshëm për trafikun ndërkombëtar detar dhe plotësimi i të gjithë standardeve të përcaktuara në Konventat Ndërkombëtare Detare për të cilat Republika e Shqipërisë është palë dhe ne zbatim te akteve ligjore dhe nënligjore ne fuqi.

2. Fusha e zbatimit,

Dispozitat e kësaj Rregullore:

Zbatohen ne Port ndaj te gjitha anijeve qe transportojnë naftë bruto, gaz dhe nënproduktet e tyre, produkte kimike (qe konsiderohen ngarkesa te rrezikshme) ushqimore dhe te tjera produkteve te ngurta rifuxho dhe kontenier. operatoreve dhe personave fizike e juridik qe marrin pjese ne përpunimin, depozitim, transportimin e ngarkesave te rrezikshme dhe materialeve te dëmshme te parashikuara ne Kodin Ndërkombëtar te Ngarkesave Detare te Rrezikshme - IMDG CODE, Kodit Detar Shqiptar dhe ligjit Nr.9130, Dt. 08.09.2003-Për Autoritetin Detar, si dhe Konventave SOLAS 1974 e amenduar me Kapitullin XI/2, , MARPOL e amenduar,

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.

Në Port ushtrojnë veprimtarinë e tyre dhe Organet Shtetërore të përcaktuara mbi bazën e legjislacionit të Republikës së Shqipërisë.

3 – Termat

Ne këtë rregullore termat e mëposhtëm kanë kuptimin:

ISPS	Kodi Ndërkombëtar i Sigurisë në Anije dhe Porte.
IMO	Organizata Ndërkombëtare Detare.
SOLAS 1974 e amenduar	Konventa Ndërkombëtare e Sigurisë se Jetës ne Det.

IMDG	Kodi Ndërkombëtar Detar për Mallra te Rrezikshme. .
MARPOL 73/78	Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes së Mjedisit Detar 73/78
IOPP	Certifikata Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Hidrokarburet.
OSHA	Organi Shtetëror i Autorizuar
PIA	La Petrolifera Italo Albanese sh.a., shoqëria koncesionare e cila shfrytëzon Portin në përputhje me Ligjin 9231 datë 13.05.2004 "Për ratifikimin e Marrëveshjes së Koncesionit BOO për ndërtimin dhe shfrytëzimin e terminalit bregdetar, për depozitimin e naftës dhe të nënprodukteve të saj në Gjirin e Vlorës, si dhe për ratifikimin e Marrëveshjes së Koncesionit BOT për ndërtimin dhe shfrytëzimin e infrastrukturës portuale në shërbim të terminalit bregdetar në Gjirin e Vlorës"
DWT	Pesha e plotë e anijes ku përfshihet pesha neto e anijes, furnizimet me karburant dhe ujë si dhe ngarkesa e saj.
Deklarate Sigurimi	Marrëveshje ndërmjet anijes dhe portit, e cila përcakton masat e sigurimit që do të zbatohen nga secila pale.
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.
Terminal Portual	Vendi i përcaktuar ku realizohet akostimi i anijes me qëllim kryerjen e përpunimit të saj.
Personat e Autorizuar	Punonjës të Forcës së Sigurisë së Fasilitetit Portual.
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).
Fasilitetit Portual	Struktura portuale.
Kalatë/skele	Vend akostimit të anijeve.
Zone e kufizuar	Zona e përcaktuar si zonë me rrezikshmëri të lartë për sigurinë e portit .
GLN	Gaz i Lënget i Naftës.
Ekstremisht të ndezshme	Janë lëndet që, në gjendje të lënget, kanë pike flakërimi me të ulet se 0°C dhe pike vlimi me të ulet se 35 °C ose që janë të ndezshme në gjendje të gazte në kontakt me ajrin në temperaturë (të dhomës) dhe presion (atmosferik) normal.

Balaste	Ujëra të vendosura në anije për rritjen e qëndrueshmërisë së anijes, ujërat e ndotura me vajra.
Slope	Mbeturina me origjinë vajore
t	Ton (njësi matje, peshe).
Hidrokarbur	Nafta Bruto ose Gazi natyror.
Force madhore	Ngjarje ose një akt natyror apo shoqëror i jashtëzakonshëm
Akostim / ankorim	Pozicionimi i anijes ne kalatë dhe në radë për zhvillimin e operacioneve te ngarkim/shkarkimit si dhe proceseve te tjera qe paraqet nevoja e anijeve.
Radë	Zona ujore detare, jashtë akuariumit te portit, ku anija qëndron ne pritje për ankorim.
Plan Emergjence	Plani i përgatitur dhe miratuar për përballimin e emergjencave dhe qe shpreh masat për parandalimin, pakësimin dhe riaftësimin e zonës se prekur.
VHF/UHF	Sistemi komunikimi me radio.
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.
Bunkerim	nënkupton operacionet e marrjes dhe dhënies me karburant për anijet.

KREU II

PROCEDURA PER KOMUNIKIMIN PARA MBERRITJES SE ANIJES NE PORT

NENI 1. NJOFTIMET PËR MBËRRITJEN E ANIJES

Agjenti i anijes njofton tek Administrata e Portit dhe ne Kapitenerinë e Portit 72 - ore para mberritjes se anijes ne rade, duke dhene informacionin paraprak mbi karakteristikat, tipin dhe sasine e ngarkese qe do te shkarkohet.

Agjenti detar duhet të përfshijë në informacion jo me pak se 24 ore para mberritjes se anijes ne rade:

- Emrin e anijes;
- Flamurin;
- Portin e regjistrimit;
- Portin nga është nisur anija;
- Datën dhe orën e saktë të mbërritjes;
- Gjatësinë dhe gjerësinë e përgjithshme të anijes;
- Zhytjen maksimale dhe zhytjen aktuale në mbërritjen e anijes;
- Tonazhin e anijes (NRT GRT, DWT);
- Llojin dhe sasinë e ngarkesës;
- Pritësin e mallit.

KREU III

QENDRIMI NE RADEN E PORTIT DHE HYRJA / DALJA E ANIJEVE NGA, E PER NE PORT

NENI 2. HYRJE

1. Të gjitha anijet që mbërrijnë për tu përpunuar ne Port, do te marrin pilotin ne koordinatat si më poshtë:

40° 27' 53.87258" N

19° 26' 17.24704" E

40° 27' 50.30862" N

19° 26' 20.69485" E

2. Anijet qe mbërrijnë ne Radën e portit komunikojnë me Kapitenerinë e Portit ne kanalin e përcaktuar nga ajo (VHF 12), për tu informuar për te gjitha rregullat qe duhet te zbatojnë ne Port. Kur Porti eshte i lire dhe PIA ka autorizuar hyrjen, anija vijon me akostimin ne Port dhe praktike e lire i jepet nga Autoritetet Kompetente brenda 1 ore, nga kryerja e akostimit.

3. Pilotimi i gjithë anijeve qe do te përpunohen ne këtë port është i detyrueshëm. Ai kryhet nga pilot i licensuar nga Ministria e Punëve Publike Transportit dhe Telekomunikacionit, për Kategorinë A. Gjate pilotimit, piloti zbaton Rregulloren e Pilotimit te Republikës se Shqipërisë

si dhe rregullat e komunikimit me anijen dhe Kapitenerinë. Ne këtë Port **NUK LEJOHET** te dalin anije pa pilot.

4. Sipas rasteve te parashikuara nga Kodi I.S.P.S., oficeret PFSO dhe SSO kryejne procedurat e rastit

NENI 3. SHERBIMI I RIMORIKIMIT TË ANIJES, DHËNIA NDIHMES SI DHE SHËRBIME PER TRANSPORTIN E NJEREZVE OSE FURNIZIMEVE PËR ANIJET

Sherbimet e rimorikimit edhe sherbime e tjera teknike., administrohen nga Porti, i cili mund t'ua besojë ne shfrytezim shoqerive te treta.

NENI 4. ANKORIMI DHE QENDRIMI NE KALATE

1. Anijet e akostuara ne kalatë duhet te përdorin vetëm cima. **NDALOHET** përdorimi i kavove metalike.
2. Nuk lejohet te hidhet spiranca ne zonën e Skeles ne një distance 30 m larg saj.
3. Anija e akostuar ne kalatë duhet te jene gjithmonë ne gatishmëri dhe me ekuipazh te mjaftueshëm për te kryer manovra.
4. Duhet te mbahen ne gjendje gadishmërie dhe te pozicionuara te gjitha mjetet kundra zjarrit ndërhyrje te gjithë mjetet e shuarjes se zjarrit ne bord si dhe personeli i nevojshëm për te manovruar.
5. Në rast emergjence në rast se është e nevojshme do të jenë në dispozicion dy cima te fuqishme me gjatësi 200 m te përshtatshme për rimorkim ne kicin dhe \ne bashin e anijes.
6. Gjatë gjithë kohës së qëndrimit në kalatë duhet të sigurohet ndriçim i mjaftueshëm i anijes në kuverte, në kalatë dhe tek blloku i valvolave te ngarkim/shkarkimit.
7. Mjetet e ngjitjes ne bord (shkallet, shkallet e lëvizshme) duhet te jene te fiksuara mire ne bord dhe me largësi te mjaftueshme, te pastra, ne kushte te mira dhe sipas normave.
8. Gjate qëndrimit ne port, anija duhet te këtë një shërbim te mjaftueshëm. Një anëtar i ekuipazhit duhet te gjendet gjithmonë i pranishëm ne hyrjen e saj dhe te zbatoje rregullat e kodit ISPS.
9. Gjate qëndrimit ne port anija duhet te mbaje një distance nga bankina/plateforma jo me te madhe se 1.5% te gjerësisë se anijes.
10. Gjate qëndrimit ne port, duhet ndjekur kanali 12 ne VHF vazhdimisht për përgjigje te menjëhershme. Njëkohësisht nuk lejohet përdorimi i aparateve celular.
11. Gjatë gjithë kohës së qëndrimit te anijes ne port **NDALOHET** përdorimi i aparaturave radarëve dhe kryerja punimeve te ndryshme, te cilat mund te provokojne zjarr. saldimeve te ndryshme ne bordin e saj.

KREU IV

VEPRIMET E HYRJES, SHKARKIMIT DHE DALJES SE ANIJES NGA PORTI

NENI 5. STANDARTET TEKNIKE PER AKOSTIMIN E ANIJEVE NE PORTIN E PIA-s.

I vetmi kusht kufizues eshte ne varsi te zhytjes se anijes. Ky kushtezim percaktohet sipas modaliteteve teknike te parashikuara ne Ligjin per Konçensionin Nr. 9231, ne bashkepunim me Kapitenerine e Portit te Vlores.

NENI 6. KUSHTET TEKNIKE DHE METEOROLOGJIKE PER HYRJEN NE PORT

1. Gjatë akostimit dhe qëndrimit në kalatë në Port nuk duhet operohet kur shpejtësia e erës tejkalon 15 m/s :

Kushtet meteorologjike mbahen ne vërtetim nga Kapiteneria e Portit dhe Kapiteni i anijes.

Përpara se te lejohet afrimi i anijes çisterne Komandanti i anijes verifikon kushtet e motit duke iu referuar edhe Kapitenerise. Përcaktimi i kryerjes se manovrave për akostim/çakostim ne Portin e Pia vendoset nga Kapiteneria e Portit, e cila merr masat e nevojshme për sigurinë e manovrave duke komunikuar me anijen.

NENI 7. QENDRIMI I ANIJES NE PORT

Gjate kryerjes se manovrave per akostim dhe cakostim është e detyrueshme mbajtja ne gadishmëri e një rimorkiatori për te siguruar anijen nga përplasjet me platformën dhe për çdo rast emergjence.

Njëkohësisht mbahet kontakt me Kapitenerinë e Portit për çdo informacion që ka të bëjë me kushtet meteorologjike.

Kapiteneria e portit mund te autorizojë manovrat e akostimit dhe cakostimit pa asistencen e rimorkiatorit

NENI 8. TOKEZIMI I ANIJES LIDHJET ELEKTRIKE TE ANIJES DHE TE TUBACIONEVE TE PJESES TOKESORE

Ne cfardo rasti mbas akostimit te anijes ne pontil , perpara se te montohen maniketat e ngarkimit/shkarkimit, behet tokezimi i anijen me ane te kavos se tokezimit e cila ndodhet ne platformen e pontilit.

Kavoja e tokezimit qe bene lidhjen e anijes me token do te stakohet vetem atehere kur operacioni i ngarkim/shkarkimit ka perfunduar dhe jane hequr te gjitha maniketat.

NENI 9. TESTET DHE VERIFIKIMI I MANIKETAVE FLEKSIBEL

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

- identifikimi i numrave te maniketave;
- testet e certifikuara te leshuara nga prodhuesit para perdorimit ;
- data e perdorimit te pare;
- kontrolli vjetor i (presionit, zgjatjes, vazhdimi te brendshem, etj.;

NENI 10. OPERACIONET E NGARKIMIT/SHKARKIMIT

1. Gjate qendrimit te anijes ne Port, 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, për cdo shtet qe krijohet, e cila vë në rrezik anijen dhe strukturat e portit. para ose mbas kryerjes se përpunimit.

2. Anijet me ngarkese produkt hidrokarbure me pike flakerimi me te ulet se 60°C, gjate qendrimit ne port, duhet detyrimisht te jene te pajisura me sistemin e gazit inert, dhe te kene ne bord (rojtar zjarri). Ne rastet e anijeve-cisterne qe transportojne produkte petrolifere hidrokarbure me pike flakerime me te larte se 60°C, gjate qendrimit ne port, edhe sikur te jene te pajisura me sistemin e gazit inert, mbikqyrja e nje punonjesi shtese per shuarjen e zjarreve (zjarrefikes), nuk do te jete e nevojshme, me kusht qe Kapiteni i anijes do te urdherojë vëzhgim te plote te drejtuar nga personel i trajnuar e te specializuar, ne permbushje me rregullat e Autoriteteve Detare.

Kapiteneria e portit mund te autorizojë anijen per te kryer operacionin e ngarkim/shkarkimit edhe pse anija nuk eshte e pajisur me sistemin e gazit inert.

3. Perpara fillimit te operacioneve te shkarkimit mes anijes dhe terminalit, duhet te kete shkembim informacionesh, ku te transmetohen te gjitha informacionet e mundshme drejt

terminalit (Shtojca 5). Gjithashtu Kapiteni i dorezon perfaqesuesit te portit perpara fillimit te perpunimit te anijes, dokumentacionin si me poshte:

- Plani i shkarkimit/ngarkimit;
- Dokumentat e Mallit (kopje të Polic ngarkesave per çdo lloj malli
- Planin e Ballasteve;
- Planifikimi i sistemit te komunikimit ndermjet anijes/terminal; ([shtojca 6](#))

KREU V

VEPRIMET PER MARRJEN E KAMPIONIT

NENI 12. SONDAZHET DHE MARRJA E MOSTRAVE TE NGARKESES

- a) Sondazhet dhe marrja e mostrave te ngarkeses ne anije te pajisura me Sistemin e Gazit Inert, duhet te kryhen nepermjet sistemit te sondazhit.
- b) Operacionet e sondazhit dhe marrja e mostrave te ngarkeses te anijes-cisterne duhet te kryhen ne prezence te nje oficeri te emeruar nga Kapiteni i anijes, i cili do te kete pergjegjesine ne drejtimin e puneve (veprimeve) dhe operacionet do te kryhen nga nje inspektor i pavarur, te vrojtuar sipas rregullave te meposhtme:
 - Perpara hyrjes ne Port, presioni i Gazit Inert (nese anija ka sistemin e Gazit Inert) ne cisterne duhet te ulet;
 - Operacionet duhet te kryhen ne fillim tek njera çisterne, por duke mbyllur (e shkeputur nga) te tjerat;
 - Koha gjate se ciles kapaku i çisternes do te jete e hapur gjate kryerjes se operacioneve duhet te ulet ne minimum;
 - Te gjithë elementet e instrumentave dhe te pajisjeve te perbere prej metali qe perdoren per kampionin dhe marrjen e mostrave duhet te jene te lidhura mes tyre dhe trupit te anijes per te garantuar vazhdimesine e rrymes elektrike;
 - Litaret e perdorur per te leshuar (zbritur) instrumentat dhe pajisjet brenda ne cisterna duhet te perbehen nga fibra natyrale;
 - Kampionet (mostrat) e marra duhet te transportohen brenda eneve (konteinereve);
 - Nese anija transporton ose ka transportuar produkte me pike flakerime nen 60°C, gjate operacioneve te sondazhit dhe te marrjes se kampionit me presion gazi te reduktuar, nuk duhet te ndiqet asnje operacion shkarkimi, ballastimi ose

afrimi i varkave ose te cdo tipi tjeter anije, ndersa lejohet lidhja ose shkeputja e kraheve te shkarkimit tek tubat e kuvertes;

- Nese anija ka impiantin e prodhimit te Gazit Inert, operacionet e shkarkimit, ballastimit dhe operacionet e bankerimit do te lejohen te fillojne vetem pas normalizimit te presionit te gazit inert e pas kontrollit te funksionimit korrekt te impiantit;
- c) Nese nuk mund te permbushen kerkesat e paraqitura ne artikullin **b)**, operacionet e shkarkimit duhet te nderpriten menjehere dhe do te informohen menjehere Kapiteneria e Portit dhe Porti PIA sh.a.
- d) P er ndjekjen e veprimeve qe do te kryhen deri ne fund te operacioneve te shkarkimit, do te ndiqen te njejtat metoda dhe do te merren te njejtat masa;

NENI 13. RREGJISTRUESIT AUTOMATIKE TE MOSTRES, TE PRESIONIT, TE TEMPERATURES, TE PRURJES TE JENE INSTALUAR NE KRAHET E SHKARKIMIT, TUBACIONET, ETJ

- a) Rregjistruesit automatike te presionit, te temperatures, te prurjes dhe cdo instrument tjeter qe do te instalohet ne krahete e shkarkimit, tubacionet etj., duhet te testohen nen nje presion 1,5 here me te larte se presioni i punes i te njejtave tubacioneve, kraheve te shkarkimit, etj.
- b) Kolaudimi (kryerja e testimit) te instrumentave duhet te kryhet vetem nga inxhinieret profesioniste te autorizuar te certifikuar dhe te autorizuar. Keto testime do te kryhen cdo 2 vjet dhe certifikata e testimit do te ruhet ne Kapitenerine e Portit.
- c) Shoqerite / firmat qe ndjekin procesin e marrjes se kampioneve duhet te perdorin vetem instrumentat qe i jane nenshtruar kolaudimit prandaj, cdo here duhet te komunikohen matrikullat perpara perdorimit.

NENI 14. KOMPANITE DHE PERSONELI I NGARKUAR PER SONDAZHET DHE MARRJEN E MOSTRAVE TE NGARKESES

Kompanite qe ndjekin marrjen e kampioneve (mostrave) te ngarkeses mbi anijet-cisterne te ankoruara ne rade ose te ankoruara ne brendesi te Portit, duhet t'i paraqesin Kapitenerise se Portit nje deklarate te fillimit te operacioneve te shoqeruar me nje Certificate ne perputhje me rregulloren e Portit. Deklarata duhet te shoqerohet me nje liste te personelit te ngarkuar per marrjen e kampioneve dhe nje deklarate te shoqerise bashkengjitur, qe verteton certifikatat e trajnimit te ekipit, sipas se ciles personeli i ngarkuar per kryrjen e procesit te marrjes se kampioneve eshte trajnuar per lendet e rrezikshme dhe produktet e djegshme dhe qe kane te pakten 1 vit eksperience ne kete fushe.

KREU VI

SHERBIME TE NDRYSHME

NENI 15. OPERACIONET QE PERFSHIJNE RRJEDHJEN E PRODUKTEVE TE NAFTES NE TUBACIONE

Per te gjitha operacionet qe perfshijne rrjedhjen e produkteve te naftes ne tubacionet e Portit sh.a., shoqeria duhet te informoje dhe konstatoje cdo demtim, nderprerje, aksident dhe paaftesi ne fund te operacioneve.

NENI 16. RREGULLAT PER RUAJTJEN E AMBIENTIT DETAR NGA NDOTJA

1. Porti merr masa te nevojshme per te perballuar ndotje detare te shkaktuara nga derdhje ne det te sasive produkti deri ne 7 ton. Ndotje te mundshme, te shkaktuara nga derdhje te sasive me te medha te produkteve, jane ne ngarkim te Autoriteteve Kompetente shteterore.

2. Ne Portin PIA eshte e **NDALUAR**:

- pompimi i ujit te ballastrave dhe te cdo lengu tjetër qe permban mbetje naftë, ne det;
- shkarkimi i cdo produkti hidrokarbur ne det, nga rrjedhjet e tubacioneve ose valvulave;

3. Per cdo derdhje te produktit duhet te sinjalizohet Kapiteneria e Portit e cila menjehere duhet te marre masat e nevojshme.

4. Porti ka detyrim te pastroje ujrat brenda Portit qe ka ne koncension sipas rregullave te vendosura se bashku me Kapitenerine e Portit dhe sipas sa eshte preçizuar ne piken e permendur me siper 1.

5. Porti duhet te organizoje sherbimin per parandalimin e ndotjes se portit dhe duhet te nderhyje menjehere nese ka ndotje dhe te perballlet me pergjegjesit.

6. Personeli i punesuar ne kete operacion duhet te jete i trajnuar. Pajisjet dhe produktet qe perdoren ne rast emergjence duhet te jene te pershtatshme e te mjaftueshme, qe i plotesojne standartet e kerkuara nderkombetare.

NENI 17. BALLASTIMI (EKUILIBRIM ME BALLASTRA)

1. Operacionet e ballastimit duhet te kryhen ne menyre te tille qe te evitohen ose se paku te pakesohen ne maksimum emisionet e avujve te leshuar ne atmosferere, duke mare masat ne vazhdim;
2. Mbushen per ballastim vetem cisternat rezerve per “Ballastim te perkohshem”;
3. Kryerja e ballastimit njekohesisht me operacionet e shkarkimit;
4. Në pamundësi të realizimit si në pikat 1 dhe 2 duhet të sinjalizohet Kapiteneria e Portit për të planifikuar një procedure alternative.

NENI 18. MARRJA OSE HEQJA E FURNIZIMEVE DHE PAJISJEVE TË ANIJES

Furnizimi ne bord i materialeve te aparaturave dhe te pjeseve te nderrimit duhet te vendosen në kiç të anijes.

NENI 19. OPERACIONET E FURNIZIMIT TE ANIJES ME LENDE DJEGESE, USHQIME, UJE, ETJ.

1. Operacioni i furnizimit te anijes me lende djegese, ushqime, uje, etj., qe operojne ne 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. Mjetet e perdorura per furnizimin e anijeve te ankoruara ne port duhet te jene posacerisht per kete sherbim. Gjate gjithe kohes se furnizimit, nje operator do te qendroje ne afersi te procesit, qe ne rast nevojte te beje stakimin sa me shpejt. Ne raste emergjence mjetet e furnizimit duhet te jene gjithmone ne gatishmeri, per tu larguar me shpejtesi.

3. Mjete furnizuese qe ankorohen afer anijeve-cisterne duhet te jene te mbrojtura, per te parandaluar kontaktin mes trupit te anijes dhe, duhet te pajisen me ndarese; mbrojtese-shkendijash te vendosuara tek te gjitha tubat shkarkimit te kaldajes dhe motorrave.

4. Operacioni i furnizimit me karburant duhet te kryhet pa asnje nderprerje, ditën, natën edhe ne dite festash.

5. Gjate operacioneve te furnizimit duhet te jene gati per perdorim, per cdo nderhyrje, mjetet kundra-zjarrit si ne bord edhe ne Fasilitet.

6. Porti do te rregjistroje oren e fillimit dhe perfundimit te kryerjes se operacioneve te furnizimit, dhe kohen e pezullimit, cilesine dhe sasine e produktit te furnizuar, emrin e furnizuesit dhe mjetit te furnizimit, vonesat, problemet dhe incidentet qe mund te ndodhin gjate furnizimit.

NENI 20. ANIJET DHE BARKAT QE ANKOROHEN PRANE ANIJES-CISTERNE

Anijet dhe barkat qe ankorohen prane anijes-cisterne per te imbarkuar ose zbarkuar; ekuipazhin; furnitoret ose pajisjet per cfaredo lloj motivi dhe arsye, duhet te jene te mbrojtura mjaftueshem tek paraula, per te parandaluar kontaktin me trupin e anijes, dhe duhet te pajisen me ndarese (mbrojtese-shkendijash) ne te gjithë tubat e shkarkimit te kaldajes dhe motorrave. Gjate kohes se ngarkim/shkarkimit **NUK LEJOHEN** anije allaj te afrohen afer anijes qe po shkarkon.

NENI 21. IMPIANTET E GAZIT INERT

- a) Anijet te pajisura me Sistemin e Gazit Inert, edhe nese transportojne produkte hidrokarbure me piken e flakerimit deri ne 60°C (me tanker te mbyllur) dhe tensioni RVP me te ulet se presioni atmosferik duhet ta mbajne cisternen ne kushte te inertizimit.
- b) Sistemi i Gazit Inert [i permendur ne piken a)] duhet te projektohet, ndertohet dhe te operoje sipas rregullave te njohura nderkombetare.
- c) Certifikata qe percakton perputhjen e Sistemit te Gazit Inert sipas rregullave te mesiperme jepet si nje “Certifikate e Sigurise per Pajisjet e Anijes e Ngarkimeve” leshuar nga autoritetet perkatese te shtetit sipas flamurit perkates.
- d) Nder te tjera anija duhet te kete ne zoterim “Manualin Operativ te Sistemit te Gazit Inert”, pergjithesisht te njohura ne nivelet e rajonit. Sistem i Gazit Inert duhet tu permbahet ne menyre strikte rregullave te manualit.

NENI 22. AVARITE E SISTEMIT TE GAZIT INERT

- a) Ne rast se nje avari e vendos Sistemin e Gazit Inert ne kushte qe nuk mund te jete i afte te jape cilesine dhe sasine e kerkuar te Gazit Inert ose ne rast te pamundesise te mbajtjes se cisternave te ngarkeses dhe ne rezervuaret e mbetjeve nen nje presion pozitiv, Kapiteni i anijes duhet te marre masat e domosdoshme dhe menjehere, per te ndaluar futjen e ajrit ne cisterne, ne rast te kundert duhet te informoje Kapitenerine e Portit dhe Portin.
- b) Operacionet e shkarkimit te ngarkeses e te ballastimit duhet te pezullohen dhe te mbyllet valvula e nderprerjes se Gazit Inert ne Pontil, dhe valvula e rregullimit te presionit te gazit duhet te lihet hapur per te lejuar shkarkimin (daljen) e gazeve ne hapesire. Asnje lloj objekti (tankeri), pajisje per sondazhin, ose ndonje pajisje tjeter nuk do te nderhyje ne çisterna (tankera).
- c) Duhet te merren masa te menjehershme per riparimin e avarise. Riparimet mbi Sistemin e Gazit Inert ne anijen e ankoruar ne kalaten e Portit, do te kryhen pasi te jete njoftuar Kapiteneria e Portit, vetem ne kushte te tilla si:
 - nese jane siperfaqe te vogla;
 - nese behet fjale per pune “te ftohta”;

- sipas rregullores, maksimumi i kohezgjatjes se punes nuk duhet te zgjase jo me shume se 8 ore;

Kapiteni i anijes per te kryer punimet ne Sistemin e Gazit Inert ne anijen e ankoruar ne kalaten e Portit, duhet t'i paraqese Kapitenerise, nje kerkese sipas Shtojces 7. Kapiteneria pasi merr mendimin e konsulentit kimik vendos nese do te kryhen apo jo punimet.

- d) Nese do te jete e pamundur te rikthehet funksionimi i Sistemit te Gazit Inert ose nese jane te nevojshme riparimet te cilat nuk mund te kryhen ne vendin e ankorimit, Kapiteneria do te jape urdherin e nisjes se anijes nga Porti. Anija mund te kthehet ne port vetem pasi ka kryer riparimet e nevojshme te Sistemit te Gazit Inert, dhe nese ka rikthyer ne kushte normale inertet e cisternes te ngarkeses, ne lidhje me cilesine dhe sasine te Gazit inert.
- e) Nese nuk eshte i mundur evitimi i avarise ne Sistemin e Gazit Inert, Kapiteni i anijes do kerkoje vazhdimesine e shkarkimit te ngarkeses duke i paraqitur Kapitenerise se Portit, nje kerkese (Shtojca 8) me specifika, bazuar ne "Manualin Operativ te Sistemit te Gazit Inert", i cili duhet te kryeje operacionin e shkarkimit ne kushte sigurie. Kapiteneria e Portit do te marre parasysh opinionin e nje konsulenti kimik te Portit, ne profilin operativo/tregtar (Shtojca 8). Rregullimi i avarive te Sistemit te Gazit Inert, perjashton mundesine edhe per kryerjen e procesit gjate shkarkimit.
- f) Nese Kapiteni i anijes brenda 1 ore nga pezullimi i operacioneve te shkarkimit nuk kerkon:
 - Autorizimin per rikthimin ne funksion te plote te Sistemit te Gazit Inert;
 - Autorizimin per perfundimin e operacionit te shkarkimit duke adoptuar masa paraprake sigurie;
 - Kapiteneria e Portit nuk leshon autorizimin e kerkeses

Anija – cisterne **duhet te leshoje** vendin e ankorimit dhe te transferohet ne Rade.

NENI 23. FUNKSIONIMI I LABORATORIT TE PORTIT TE LENDEVE DJEGESE

- a) Kontrolli i cilesise te naftes, gazit dhe nenprodukteve te tyre, qe ndodhen ne nje anije cisterne te transportit, behet konform "rregullave teknike" te detyrueshme per zbatim, sipas Normativave Nderkombetare Standarte te cilave u referohen. Per kryerjen e analizes se kontrollit te cilesise per naften, gazin dhe nenproduktet e tyre, nenshkruhet nje proces verbal nga nje Inspektor i Pavarur i Autorizuar sipas Shtojces 10.
- b) Analize kontrolli per cilesine e naftes, gazit dhe nenprodukteve te tyre ne nje anije, mund te marrin edhe institucione dhe/ose organizma te tjera shteterore te autorizuar ne baze te legjislacionit ne fuqi. Inspektoret e Pavarur te Autorizuar dhe Perfaqesuesit e institucionet dhe/ose organizmat shteterore te autorizuar, ne baze te legjislacionit ne fuqi, perpara marrjes se analizes se kontrollit ne anijen cisterne ku ndodhet produkti i naftes, paraqesin dokumentin perkates ne Autoritetin e sigurise se Portit, si dhe nenshkruajne nje proces verbal sipas formatit te paraqitur, Shtojca 9.

- c) Menyra e marrjes se mostres ne anijen çisterne, qe transporton produkte nafte, te behet sipas Normativave Nderkombetare Standarte te cilave u referohen.
- d) Mostra e naftes, gazit dhe nenprodukteve te tyre, per kryerjen e analizave te kontrollit dhe per ruajtjen e saj, merret per çdo lloj produkti, ne çdo anije çisterne qe e ka sjelle ate ne Portin e Hidrokarbureve.
Ne rast se anija ka disa nen-ndarje te çisternes ku jane depozituar produkte te ndryshme, por edhe i njeiti produkt, mostra per kryerjen e analizave merret e veçante per secilen nen-ndarje.
Ne te gjitha rastet se bashku me mostren merret edhe nje kopje e çertifikates se cilesise dhe te origjines se produktit.
- e) Amballazhet per marrjen e mostrave te naftes, gazit dhe nenprodukte te tyre sigurohen, per produktet e lengshme ato duhet te jene te pastra, te thata dhe nje perdorimshe, ndersa per gazin e lengezuar te naftes te jene bombula. Mostra merret me te njejtin amballazh, hermetizohet, sekretohet si dhe pajiset me etiketen perkatese te identifikimit.

NENI 24. NDALIMI I DUHANIT, NDEZJA E ZJARRIT DHE PERDORIMI I APARATEVE QE PRODHOJNE SHKENDIJA

Ne ambientin e Portit qe perfshin platformen dhe ankorimin e anijeve eshte e **NDALUAR**:

- a) Ndezja e cfaredo lloj zjarri, bejne perjashtim kaldajat dhe funksionet e sherbimit te bordit perfshire kuzhinat te sistemuara dhe te mbrojtura nga dalja e gazit dhe larg tubacioneve te ngarkimit dhe shkarkimit;
- b) Te perdoren instrumenta, pajisje dhe vegla qe jane te perbera nga materiale antindezje te bera per zona te autorizura;
- c) Duhani nuk lejohet, pervec vendeve te autorizuara dhe te rezervuara ne zonen e Portit te Hidrokarbureve. Pergjegjesit e depozitave dhe kapitenet e anijeve nuk duhet te lejojne te hidhen det mbetje cigareshe, te fikura ose te ndezura, shkrepe;
- d) Perdorimi i furres elektrike, ventilatoreve dhe pajisje te tjera, te cilat mund te prodhojne shkendi ne kuverte, vecanerisht ne ato zona ku eshte e mundur prania e gazit ;
- e) Perdorimi i llambave elektrike portative, linjes elektrike ose kablllove te telefonit qe nuk jane me material antiflagrant;
- f) Te mbahen hapur dritaret dhe dyert qe jane ne afersi te cisternave;
- g) Te mbahen hapur mbulesat e kapanxhes. Tubacionet dhe valvulat per cdo shperndarje gazi duhen te jene te mbrojtura dhe te mbeshjella me zjarrdurues;
- h) Levizja e pajisjeve metalike, manovrat me cikrik, ngarkimet dhe shkarkimet e materialeve mbi kuverte, nderkohe qe jane duke u kryer operationet te matjes dhe marrjes se mostres ne çisternat e ngarkeses (lidhja dhe zgjidhja e tubacioneve te levizshme ose tubave te transferimit) mund te kryhet vetem ne ato anije qe transportojne nenprodukte nafte te kategorive «IV» dhe «V»;

- i) Shkarkimi gjate stuhive dhe vetetimave;
- j) Funksonimi i pompave te ngarkesave kur valvulat jane te mbyllura;
- k) Zjarrfikesi ne sherbim, (i gatshem) prane fiksit pistolete, duhet te rakordoj me personat zjarrfikese te anijes per menyren e perdorimit; te paisjeve zjarrfikese dhe lendeve zjarrfikse qe mund te perdorin;
- l) Personeli ne sherbim i Portit, duhet te siguroje rrugekalim te lire ne skoliere-pontil-anije dhe ne zonen ujore perreth anijes qe po perpunohet;

NENI 25. NDALOHET TE PERDOREN MATERIALE TE RREZIKSHME

- a) Eshte e **NDALUAR** futja ne fasilitetet e Portit; ne **“zonen e kufizuar”**:
 - te materialeve dhe mallrave qe marrin flake (pervec ngarkeses se tankerit me produkte te naftes);
 - punime ne fasilitetet;
 - armeve, municioneve, fishekzjarreve dhe cfaredo lloj tip eksplozivi;
 - burimeve te zjarrit qe perfshijne shkrepset;
 - materialeve radioaktive;
 - sherbimi mjedisor ne anije te behet perpara fillimit te shkarkimit ose mbas shkarkimit te lendeve djegese;

NENI 26. PUNIMET QE KANE TE BEJNE ME FLAKE TE PAMBROJTURA DHE ME PAJISJE QE MUND TE PRODHOJNE SHKENDIJA

- a) Brenda zones se Portit, **“zona e kufizuar”** dhe ne bordin e anijes eshte e ndaluar kryerja e çdo pune qe ka te beje me perdorimin e flakeve te pambrojtura dhe me pajisje qe mund te shkaktojne shkendija.
- b) Ne rastet kur ne port lind nevoja e punimeve me flake te pambrojtur, duhet te meret nje autorizim nga kapiteneria e portit. Pershkrimi i ketyre rregullave nuk e shkarkon shoqerine nga kujdesi i sigurise qe duhet te kete ne pune te nxehta (ne temperatura te larta) gjate zbatimit te tyre. Kjo shoqeri ka pergjegjesi per demet mbi njerezit dhe pronat qe mund te shkaktohen gjate mos zbatimit te rregullave.
- c) Gjate kohes qe anija eshte e akostuar ne kalate nuk lejohet perdorimi i flakeve te pambrojtura.

NENI 27. SHERBIMI I MBROTJES KUNDER ZJARRIT NE PORT.

- a) Porti sh.a. duhet te veproje sipas nje plani emergjence, me pershkrimin e pajisjeve kunder zjarrit, instruksionet per perdorimin e tyre, trajnimin e personelit dhe detyrat e tij; dhe te organizoje sherbimin e kundra-zjarrit me sherbimin e Sigurise se Fasilitetit dhe personelit te shoqerise. Personeli ne turn do te kete detyren te kryeje funksionin zjarrfikes, i cili do te kryeje detyren kur jepet sinjali i emergjences, duke nderprere punen dhe siguruar ate per te mos qene shkak i emergjences.
- b) PIA per **Zonen e Kufizuar** eshte pergjegjese ne kufijte e zones se saj, per zbatimin e normave kunder zjarrit dhe te sigurise, duke krijuar sherbimin e emergjencave brenda zones.
- c) Ne "Planin e Emergjences" eshte pershkruar rrjeti i komunikimit direkt ndermjet zones se kufizuar, stacionit te zjarrfikses dhe Kapitenerise se Portit nepermjet nje komunikimi te miratuar nga Kapiteneria
- d) Porti do t'i beje te ditur Kapitenerise se Portit sistemin e zjarrefikses, te instaluar brenda zones se portit, dhe te informoje ne Kapiteneri rreth pozicionit dhe pajisjeve perkatese per shuarjen e zjarrit qe mund te bjere ne zona dhe nyje te vecanta te portit.
- e) Komunikimi me anijet do te kryhet nga Kapiteneria e Portit ne valen e caktuar nga ajo ne VHF.
- f) Ne perputhje me sistemet e komunikimit te rena dakort, ndermjet anijes dhe operatorit te Pontilit, te referuar ne nenet e tjera, duhet te bihet dakort per nje Plan emergjence, i cili do te percaktoje procedurat dhe pergjegjesite qe do te ndiqen ne rast emergjence. Vendndodhja dhe mjetet e grumbullimit te sherbimeve dhe paisjeve emergjente, duhet te jene te percaktuara qarte.
- g) Plani i Emergjences, ne rast te renies se zjarrit, duhet te kete formen e meposhtme.

NJOFTIM I ZJARRIT!

ZJARR!

INSTRUKSIONET NE RAST ZJARRI!

MOS HEZITO TE JAPESH ALARMIN E ZJARRIT!

PONTIL - TERMINAL!

Ne kete terminal, sinjali i zjarrit eshte :

NE RAST ZJARRI

- a) Nje ose dy sirena anije, ku secila sirene te zgjase jo me pak se 10 sek, e pasuar kjo nga sinjali i vazhdueshem i alarmit te pergjithshem.
- b) Kontakto me terminalin (pontilin):
Numri i telefonit: 033 231100 351 _____

Kanalet e komunikimit ne UHF te dhena per PIA nga Ministria kompetente e Telekomunikacionit. PIA do t'i dorezoje nje radio dore te veten te gjitha anijeve qe do te ankorohen ne portin e saj per te garantuar nje komunikim te menjehershëm tok/anije.

VEPRIMET - ANIJA

Zjarri ne anijen tuaj:

- Jep alarmin;
- Qendro ne gadishmeri per te cmontuar te gjitha tubacionet ose krahët e shkarkimit;
- Lufto zjarrin dhe parandalo perhapjen e zjarrit;
- Informo terminalin (pontilin);
- Ndalo te gjitha operacionet e perpunimit te lendeve djegese, GLN-se dhe mbyll te gjitha valvulat;
- Bej gati motorrat;
- Dalja ne rade

VEPRIMET - TERMINALI (PONTILI)

Zjarr ne anije:

- Jep alarmin;
- Kontakton me anijen;
- Ndalon te gjitha operacionet e perpunimit te lendeve djegese, GLN-se dhe mbyll te gjitha valvulat;
- Qendron ne gatishmeri per te cmontuar tubacionet dhe krahët;
- Qendron ne gatishmeri per te luftuar zjarrin;
- Zbaton Planin e Emergjences per skenarin e paraqitur;
- Ne te gjithë zonen Portuale PIA, shpallet gjendje emergjente;

NENI 28. STERVITJA PER SHUARJEN E ZJARRIT

- a) Te pakten nje here ne muaj duhet te praktikojne ushtrime per shuarjen e zjarrit duke perfshire personat nga sherbimet e portit dhe te shoqerise koncesionare te **“zones se kufizuar”**, nen mbikqyrjen e vetsherbimit zjarrfikes dhe Kapitenerise.
- b) Stervitjet ndihmojne per kontrollimin e nivelit te stafit dhe pajisjeve kunder zjarrit.
- c) Cdo dy jave Porti duhet te beje teste teknike per funksionimin e aparaturave per shuarjen e zjarrit, keshtu qe te gjitha ato do t'i nenshtrohen nje testi te pergjithshëm te pakten nje here cdo tre muaj.

NENI 29. DETYRIMI PER TE RAPORTUAR ÇDO TE PAPRITUR QE MUND TE PRISHE SIGURINE

- a) Kushdo qe zbulon direkt ose indirekt demtim ose prishje te tubacioneve, rrjedhje te produktit, ose difekte te mos funksionimit mire te aparaturave dhe situatave te papershtatshme e te rrezikshme duhet menjehere te lajmeroj oficerin e sigurise te turnit.
- b) Ne rast se problemet e pershkruara me siper mund te rrezikojne ndotjen e detit, duhet te zbatohen rregullat e permendura me siper.
- c) Kushdo qe eshte i pranishem ne raste zjarri, duhet menjehere te lajmeroje dhe te ndeze sistemin e alarmit dhe te nderhyje me te gjitha mjetet e mundshme.
- d) Alarmi duhet ti transmetohet oficerit te sigurise se portit me cfaredo lloj mjeti te mundshem ne dispozicion si; butoni i alarmit, telefon etj., dhe te sigurohet per transmetimin e shpejte te lajmit.
- e) Ne rast zjarri, shperthimi, dhe te cdo lloj situate urgjente ne bord, anija ne rrezik duhet te sinjalizojte me alarm te vazhdueshem me cfaredolloj aparati akustik ne dispozicion.
- f) Cdo dite me nderrimin e sherbimit te rojeve, kontrollohet gjendja e jashtme e tubacionit ne Pontil dhe raportohet apo shenohet ne Proces-Verbal.

NENI 30. GJENDJA E EMERGJENCES

- a) Ne rast alarm zjarri, shperthimi ose cfaredo lloj aksidenti tjetër te mundshem, si ne bord ose ne zonen tokesore, operohet sipas Planit te Emergjences te permendur ne nenin 5.
- b) Ne keto rrethana Kapiteni i anijes, duhet te parashikojte dhe te nderprese menjehere operacionin e shkarkimit dhe fluksin e produktit me valvula duke i mbyllur ato, dhe duke i komunikuar portit dhe anija te zhvendoset ne raden e portit.
- c) Personeli i sherbimit te zones se portit duhet te operojte sipas instruksioneve te planit te emergjences.
- d) Shoqeria PIA sh.a. ne “**zonen e kufizuar**” qe ne momentin e alarmit qe kryejne operacionet e shkarkimit te anijes se ankoruar, duhet menjehere te ndalojne operacionin e shkarkimit e te mbyllin valvulat, dhe te marrin te gjitha masat per shuarjen e zjarrit dhe sigurine e zones.
- e) Porti sh.a. duhet te nderhyje ne kohe per te eleminuar cfaredo lloj rreziku, te shkepuse tubat e shkarkimit ose te ngarkimit nga anijet, dhe te marre masat e nevojshme kundra-zjarrit dhe te sigurise ne zone.
- f) Ne rast emergjence, i gjithë personeli qe nuk perfshihet ne ndihmen e pare duhet te largohet nga terminali ne menyre te organizuar dhe sipas planit te emergjences.

NENI 31. HYRJA E PERSONAVE NE ZONAT E KUFIZUARA (NDALUARA)

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

NENI 32. MASAT E SIGURISE NE RASTE TE MOTIT DHE TE KUSHTEVE TE DETIT TE PAFAVORSHEM

Ne raste stuhie, operacionet e shkarkimit duhet të pezullohen dhe të shkeputen tubat e lidhjes mes anijes dhe tokës.

NENI 33. OPERACIONET QE DUHET TE PERMBUSHEN PERPARA MBERRITJES SE ANIJES

- a) Ku është e aplikueshme, me mbërritjen e anijes në Port Kapiteni duhet të prezantojë një deklaratë (Shtojca 3) që:
 - Është bërë kontrolli i plote i anijes përpara mbërritjes në portin e shkarkimit sipas udhëzimeve të Manualit Udhëzues të C.O.W. “Metoda e Lavazhit të Larjes me Naftë Bruto” të anijes me rezultate pozitive;
 - Për efektshmerinë 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;
 - Për fillimin e operacionit të sistemit C.O.W, anija duhet të nënshtrohet verifikimit nga Konsulenti Kimik i Portit.
- b) Qëllimi i kryerjes së verifikimit nga Konsulenti Kimik i Portit është kryesisht për të verifikuar efikasitetin e impianteve të Sistemit të Gazit Inert të cisternave të ngarkesës së anijes të pajisur me certifikatën e kontrollit sipas Konventës së SOLAS 74/83 e MARPOL 73/78, mbi bazën e ekzaminimit të përgjithshëm të impiantit ku testimi i aparaturave të alarmit me të cilat vete sistemi është i pajisur.
- c) 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).

KREU VII

BASHKRENDIMI ME ORGANET SHTETERORE

NENI 36. DETYRIMET E SUBJEKTEVE PRITESI DHE NISESE TE NGARKESAVE DHE KOMUNIKIMI ME AUTORITETET E PORTIT

- a) Pritesi (Agjenti) i mallit qe do te sjelle anije per import te produkteve te naftes duhet te njoftoje autoritetet kompetente dhe Port jo me vone se 72 ore para mberritjes se anijes.
- b) Pritesi i mallit qe sjell produktet e naftes duhet te paraqese dokumentacionin perkates tek autoritetet doganore te Portit.
- c) Brenda periudhes nga paraqitja e njoftimit deri ne ardhjen e anijes behet rakordimi ndermjet pritesit te mallit dhe Portit per gatishmerine e instalimeve dhe te gjithë infrastruktures se Portit, per kryerjen e proceseve te shkarkimit te produkteve te naftes.
- d) Perpara fillimit te procesit te shkarkimit te produkteve te naftes nga anija çisterne, pritesi i mallit qe ka ne pronesi produktin duhet te paraqese tek Administrata e Portit :
 - dokumentacionin e leshuar nga autoritetet doganore qe lejojne perpunimin e anijes;
 - dokumentacionin e leshuar nga Laboratori i Kontrollit te Cilesise per cilesine e produkteve qe do te perpunohen;
 - dokumentacionin nga autoritetet mjedisore per plotesimin e kerkesave mjedisore;
- e) Pas perfundimit te perpunimit te anijes behet rakordimi perfundimtar ndermjet pritesit te mallit dhe Portit, dhe nenshkruhet Proces Verbali perfundimtar (Shtojca 10), ku perfshihen:
 - sasine e produkteve te shkarkuara;
 - llojet e produkteve dhe cilesine (standardet) e tyre;
 -
- f) Porti do te veproje me anijet ne baze te turnit te mberritjes se ture, vetem nese kane dhene paralajmerime te rregullta dhe, duke respektuar nevojat e veta operative

NENI 37. BASHKRENDIMI I VEPRIMEVE ME AUTORITETET DOGANORE

- a) Porti. u krijon autoriteve doganore te gjitha kushtet e nevojshme per kryerjen e detyres, ne respektim te legjislacionit ne fuqi per aktivitetin doganor dhe duke respektuar sa parashikuar ne baze te Ligjit te Konçensionit 9231.
- b) Pritesi i mallit qe sjell produktet e naftes pas njoftimit qe ben tek Drejtuesi i Portit per ardhjen e anijes me produkte hidrokarbure, paraqet prane autoriteteve doganore

dokumentacionin percjelles te mallit. Pagesa Portit duhet kryer rregullohet sipas Ligjit ne fuqi dhe mbi te gjitha ne baze te sa vendosur ne Settlement Agreement date 10 maj 2007.

- c) Ne perfundim te procesit te shkarkimit te produkteve te naftes, pritesi i mallit ben rakordimin perfundimtar me autoritet doganore te Portit sh.a. per sasine e produkteve te importuara, cilesine (standartet) e produkteve sipas flete analizave te Labororit te Kontrollit te Cilesise, si dhe per pagesat respektive.
- d) Ne rast mosperputhje ndermjet sasise dhe cilesise se deklaruar paraprakisht nga pritesi i mallit, me sasine dhe cilesine qe rezulton ne perfundim te operacioneve te shkarkimit, pritesi i mallit eshte i detyruar te jape shpjegimet perkatese prane autoriteve doganore, ne rast se nga ana e tyre keto mosperputhje nuk perbejne kundravajtje sipas "Kodit Doganor".
- e) Mosmarreshjet ndermjet pritesit te mallit dhe organeve doganore, zgjidhen ne perputhje me dispozitat e legjislacionit ne fuqi.

NENI 38. BASHKRENDIMI ME ORGANET E POLICISE KUFITARE

- a) Porti sh.a. u krijon autoriteve te Policise Kufitare te gjitha kushtet e nevojshme per kryerjen e detyres, ne respektim te legjislacionit ne fuqi per aktivitetin e saj.
- b) Pritesi i mallit ose agjenti qe sjell produktet e naftes pas njoftimit qe ben tek Drejtuesi i Portit per ardhjen e anijes me produkte hidrokarbure, paraqet prane autoriteteve te Policise Kufitare dokumentacionin percjelles per anijen transportuese te mallit.
- c) Pritesi i mallit ose agjenti merr miratimin zyrtar nga autoritetet e Policise Kufitare dhe i paraqet tek perfaqesuesit e Drejtuesit te Portit dhe te Kapitenerise se Portit.

SHTOJCA 1
KAPITENERIA E PORTIT
LISTA E KONTROLLIT TE SIGURISE 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 crewmembers/not crewmembers listed below shall enter inside the following closed spaces

NE FUND UNE DEKLAROJE
TO THIS END, I DECLARE

1. Qe atmosfera brenda është testuar _____ / dhe është gjetur i lire gaz hidrokarbur ose sub. toksike të rrezikshme;
The atmosphere has been tested by _____ and found free from hydrocarbon gases or any other toxic and dangerous substances;
2. Hapësirat janë pastruar dhe venteluar;
The spaces have been cleaned and ventilated;
3. Janë marrë të gjitha masat për të ndaluar përhapjen e emisioneve aksidentale nga sub, toksike o të rrezikshme për njerëzit;
All the provisions have been adopted to prevent accidental emissions of toxic and dangerous substances for the human survival;
4. Gjate qëndrimit brenda territoreve të mbyllura, është kryer monitorimi i ajrit;
During the stay in the closed spaces, the air will be monitored;
5. Teritori ka ndricim të plote;
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 firma e Kapitenit)
(Ship's stamp and Master's signature)

Vlore _____

SHTOJCA 2

MESAZH STANDART

I DERGOHET KAPITENERISE SE PORTIT DREJPERSEDREJTI OSE NEPERMJET AGJENSISE 24 ORE PARA MBERRITJES, VETEM PER ANIJET QE KRYEJNE OPERACIONET E LARJES SE CISTERNES ME NAFTE BRUTO GJATE OPERACIONIT TE SHKARKIMIT TE NGARKESES.

STANDARD MESSAGE

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

- EMRI I ANIJES
- **SHIP'S NAME**
- TONAZHI DWT
- **SUMMER DWT**
- CILESIA DHE SASIA E NGARKESES QE DO TE SHKARKOHET
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO TO BE DISCHARGED**
- CILESIA DHE SASIA E NGARKESES NE TRANZIT
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO IN TRANSIT**
- DRAFT PER-NE-MES ANIJE
- **DRAFT FORE-AFT-MIDSHIP**
- ORA E MBERRITJES
- OPERACIONI I BALLASTIMIT NJEKOHESISHT ME SHKARKIMIN OSE SHKARKIMI DO TE NDERPRITET ____ ORE PER BALLASTIMIN
- **BALLASTING CONCURRENTLY WITH DISCHARGE OR DISCHARGE WILL BE STOPPED ____ HOURS FOR BALLASTING**
- ANIJA TEKNIKISHT EFICIENTE PER SHKARKIMIN E NGARKESES PER TE KRYER OPERACIONET E LARJES SE CISTERNES ME NAFTE BRUTO (COW)
- **SHIP TECHNICALLY READY TO DISCHARGE CARGO AND TO CARRY OUT C.O.W.**
- SISTEMI I GAZIT INERT COW, I KONTROLLUAR DHE ME EFICENCE TE PLOTE
- **INERT GAS AND C.O.W. EQUIPMENTS TESTED AND FOUND IN EFFICIENT WORKING CONDITIONS**
- KAPITENI DEKLARON QE CISTERNAT E NGARKESES JANE INERTIZUAR E MBAJTUR NEN PRESION NORMAL
- **MASTER DECLARES THAT CARGO TANKS ARE INERTED AND PRESSURIZED**
- KAPITENI DEKLARON QE CILESIA E OKSIGJENIT E PRANISHME NE CISTERNAT GJATE KRYERJES SE OPERACIONIT TE COW, MBAHET ME POSHTE SE 5% E VOLUMIT
- **MASTER DECLARES THAT OXYGEN IN TANKS DURING COW OPERATIONS WILL BE KEPT BELOW FIVE PERCENT BY VOLUME**
- ANIJA ESHTË/OSE NUK ESHTË 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**

SHTOJCA 3

TANKER _____ FLAMURI _____ SINJALI I THIRJES _____
PORTI I FUNDIT _____ DESTINACIONI _____
TONAZHI: Bruto _____ Neto: _____
TONAZHI DWT: _____ DRAFT: _____ F/B _____
MIN. E LEJ DWT: _____ 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: _____
Inspektimi I Fundit: _____

DRAFT: Ne Mberritje: FWD _____ AFT _____
Pritje per nisje: FWD _____ AFT _____

MBERRITJA/ANKORIIMI: _____
HYRJA: _____ VENDI I ANKORIMIT: _____ ALL FAST _____
RIMORKIMI: _____ PILOT: _____
AGJENSIA: _____ NR. I TEL. TE ANIJES: _____

OPERACIONET : Shkarkim: _____ Ngarkim: _____ Transit: _____
Marresi/derguesi: _____

NGARKESA : Faza: _____ B/L ton _____

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

COW : Kerketat:

Po _____ Jo _____ Tankerat _____

E.T.D _____

SHENIM: _____

DATA: _____ ORA: _____

Firma e kapitenit

SHTOJCA 4

KOMUNIKIMI ANIJE - TOKE *SHIP-SHORE COMMUNICATIONS*

	Kanali VHF VHF Channel	Telefon Telephone
Kapiteneria e Portit		
PIA HARBOUR OFFICE		
Portit i Hidrokarbureve te Vlora 1.		
Perfaqesuesi i Terminalit		
Terminal Representative		
Asistenti		
Assistant		
Piloti		
Pilots		
Rimorkiatori		
Tugs		
STACIONI I POMPAVE		
BOOSTER STATIONS		
Njoftim per Motin		
Weather Report		

SHTOJCA 5

KAPITENERISE SE PORTIT

Une i nenshkruari _____ lindur ne _____ ne _____
The undersigned _____ *born in* _____ *on* _____
Resident ne _____ Rruga _____
Address _____
Kapiteni i anijes cistern _____ i flamurit _____
Master of Oil - Tanker _____ *flag* _____

KERKON PER APPLIES FOR

Autorizimin per te rifilluar ne eficence te plote me Sistemin e Gazit Inert te anijes se lartepermendur, e ankoruar momentalisht ne vendin e ankorimit

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

Punet qe kryhen pa perdorimin e flakeve ose te ndonje burimi nxehtesie, konsiston ne:

- zgjatja e orarit te punes, maksimumi deri ne 8 ore.

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

- *and they will last 8 hours at most.*

Vlora 1 _____ (stampa e anijes firma e Kapitenit)

Vlora 1 _____ (Ship's stamp and Master's signature)

KAPITENERISE SE PORTIT

- I pranoj aplikimet e lartepermendura;
Having acknowledged the above application;
- Pranoj opinionin e shprehur nga Vlora 1;
Having acknowledged the opinion expressed by Porto of Vlora 1
- Njoh opinionin e shprehur nga ana e konsulentit kimik te Portit;
Having acknowledged the opinion expressed by the Port Chemical Advisor;

NE AUTORIZOJME WE AUTHORISE

Egzekutimin e puneve te siperpermendura, ne anijen e ankoruar ne mooring, me kusht qe:

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

1. Port, te garantoje, per te gjithë periudhen e punes, pajisjet anti-zjarr te anijes se ankoruar ne bankine;
PIA Port guarantees fire fighting control, during the works (only if the ship is moored)
2. Zjarrefikesit te qendrojne ne gatishmeri gjate gjithë kohes se operacioneve
An on-shore fire watchman stands guard over the work area, during the works.
3. Operazioni i ngarkim/ shkarkim te rifilloj me autorizimin e Kapitenise se Portit.
Loading/Unloading operations will resume subject to the Harbour Master's au-thorization.

FIRMA SIGNATURE

SHTOJCA 6

KAPITENERISE SE PORTIT

Une i nenshkruari _____ lindur ne _____ ne _____
The undersigned _____ *born in* _____ *on* _____
Resident ne _____ Rruga _____
Address _____
Kapiteni i anijes cistern _____ i flamurit _____
Master of Oil - Tanker _____ *flag* _____

Duke e 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 :
Considered 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 following de-fects 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 in (as better specified in the enclosed "Ship's Loading Plan") adopting all precautions in compliance with the ship's "Inert Gas System Instruction Manual".

Kapiteni

stampa e anijes firma e Kapitenit
(*Ship's stamp and Master's signature*)

KAPITENERISE SE PORTIT

- Duke pranuar aplikimet e mesiperme;
Having acknowledged the above application;
- Duke mare parasysh opinionin e nje Konsulenti kimik te Portit;
Having acknowledged the opinion expressed by the Port Chemical Advisor;

AUTORIZOHET WE AUTHORISE

Shkarkimi i anijes me masa paraprake te siper permendura

Unloading of the cargo with the adoption of the above-mentioned precautions.

FIRMA SIGNATURA

SHTOJCA 7

DEKLARATE STANDART STANDARD DECLARATION

- EMRI I ANIJES _____
- **SHIP'S NAME**

- EMRI I SUBJEKTIT _____
- **COMPANY NAME**

- CILESIA DHE SASIA E NGARKESES QE DO TE SHKARKOHET / NGARKOHET
(SIPAS DOKUMENTACIONIT NGA SUBJEKTI) _____
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO TO BE DISCHARGED / LOADED**
- **(REFER TO THE DOCUMENTATION REPRESENTED BY THE COMPANY)**

- CILESIA DHE SASIA E NGARKESES NE TRANZIT _____
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO IN TRANSIT**

- ANIJA TEKNIKISHT EFICENTE PER PER SHKARKIMIN/NGARKIMIN E NGARKESES

- **SHIP TECHNICALLY READY TO DISCHARGE / LOAD CARGO .**

- SASITE E MOSTRES SE MARRE NGA ANIJA _____
- **QUANTITY OF MOSTER TAKING OUT FROM THE SHIP**

- PAGESA _____
- **PAYEMANT**

PERFAQESUESI I PIA –s
PIA Representative
(_____)

Inspektori i pavarur
Independent Inspector
(_____)

PIA, Vlore, me ____ . ____ . 200 ____

SHTOJCA 8

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 NGARKESES NE TRANSIT _____
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO IN TRANSIT**
- ANIJA TEKNIKISHT EFICENTE PER PER SHKARKIMIN E NGARKESES _____
- **SHIP TECHNICALLY READY TO DISCHARGE CARGO .**
- ANIJA ESHTË/OSË NUK ESHTË E PAJISUR ME NJË 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 PRODUKTEVE TE SHKARKUARA NGA ANIJA
- **QUANTITY OF PRODUCTS DISCHARGED FROM THE SHIP**

	Para mberitjes se anijes <i>Before arrival of the ship</i>	Pas perfundimit te shkarkimi/ngarkimit te anijes <i>After the finishing of charge/discharge of the ship</i>
Sasia e Produkteve te Shkarkuar/Ngarkuara. Quantity of the products charged/discharged.		
Llojet e produkteve dhe cilesia (standardi) Products and quality (Standards)		

PIA Representative

(_____)

Receivers / shippers and / or ships Agents

(_____)

PIA VLORE, me ____ . ____ . 200__

SHTOJCA 9

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 MOSTER TAKING OUT FROM THE SHIP**

- PAGESA _____
- **PAYEMANT**

**Perfaqesuesi i Departamentit
te Hidrokarbureve**

(_____)

Perfaqesuesi i Subjektit te Laboratoreve te Portit

(_____)

PIA, Vlore, me ____ . ____ . 200__

SHTOJCA 10

DEKLARATE STANDARTE STANDARD DECLARATIN

- 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 NGARKESES NE TRANSIT _____
- **QUALITY AND QUANTITY OF CARGO IN TRANSIT**
- ANIJA TEKNIKISHT EFICIENTE PER PER SHKARKIMIN E NGARKESES _____
- **SHIP TECHNICALLY READY TO DISCHARGE CARGO .**
- ANIJA ESHTË/OSË NUK ESHTË E PAJISUR ME NJË 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 PRODUKTEVE TE SHKARKUARA NGA ANIJA
- **QUANTITY OF PRODUCTS DISCHARGED FROM THE SHIP**

	Para mberitjes se anijes <i>Before arrival of the ship</i>	Pas perfundimit te shkarkimi/ngarkimit te anijes <i>After the finishing of charge/discharge of the ship</i>
Sasia e Produkteve te Shkarkuar/Ngarkuara. Quantity of the products charged/discharged.		
Llojet e produkteve dhe cilesia (standardi) Products and quality (Standards)		
Pagesa per sherbimet e ofruara nga Porti i Hidrokarbureve Payment for the services ofer by the Petroleum Port		

Perfaqesuesi i Administratorit
(_____)

PIA Representative
(_____)

PIA VLORE, me ____ . ____ . 200__