



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KËSHILLI I MINISTRAVE

PROJEKTVENDIM

Nr. _____, datë _____.____2026

MBI

**ZBATIMIN E RREGULLORES PËR MONITORIMIN, RAPORTIMIN DHE
VERIFIKIMIN E SHKARKIMEVE TË GAZEVE SERRË NGA TRANSPORTI DETAR.¹**

Në mbështetje të Nenit 100 të Kushtetutës, pikës 5 të nenit 12, të ligjit nr. 155, datë 17.12.2020, “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, me propozimin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministrit të Mjedisit dhe Ministrit të Ekonomisë dhe Invocaionit, Këshilli i Ministrave,

V E N D O S I:

1. Miratimin e Rregullores “Për monitorimin, raportimin dhe verifikimin e shkarkimeve të gazeve serrë nga transporti detar”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme Detare, Agjencia Kombëtare e Mjedisit dhe Drejtoria e Përgjithshme e Akreditimit për zbatimin e këtij Vendimi.
3. Ky vendim shfuqizohet në momentin e anëtarësimit të Republikës së Shqipërisë në Bashkimin Evropian.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

K R Y E M I N I S T R I

EDI RAMA

¹ Ky vendim përafron plotësisht Rregulloren (BE) 2015/757 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit të datës 29 Prill 2015, në versionin e saj të konsoliduar me ndryshimet e dates 1 Janar 2025, “Për monitorimin, raportimin dhe verifikimin e shkarkimeve të gazeve serrë nga transporti detar dhe ndryshimin e Direktivës 2009/16/KE.”

RREGULLORE
PËR MONITORIMIN, RAPORTIMIN DHE VERIFIKIMIN E SHKARKIMEVE TË
GAZEVE SERRË NGA TRANSPORTI DETAR.

KAPITULLI I

Neni 1

Qëllimi

Kjo Rregullore përcakton rregullat për monitorimin, raportimin dhe verifikimin e saktë të shkarkimeve të gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse nga anijet që mbajnë flamurin shqiptar të cilat nga porti i fundit i zbarkimit, mbërrijnë në një port zbarkimi të vendosur në territorin e Republikës së Shqipërisë ose nga një port zbarkimi, i vendosur në territorin e Republikës së Shqipërisë, mbërrijnë në portin e ardhshëm të zbarkimit, si dhe midis porteve të zbarkimit që ndodhen në territorin e Republikës së Shqipërisë, me qëllim që të promovohet reduktimi i shkarkimeve të gazeve serrë nga transporti detar në një mënyrë me kosto efektive.

Neni 2

Fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore zbatohet për anijet me tonazh 5000 GT dhe mbi 5000 GT për shkarkimet GES gjatë udhëtimeve të kryera për transportin e mallrave dhe pasagjerëve për qëllime tregtare, që udhëtojnë nga porti i fundit i zbarkimit të anijes drejt një porti zbarkimi në Republikën e Shqipërisë, dhe nga një port zbarkimi i Republikës së Shqipërisë drejt portit të ardhshëm të zbarkimit si dhe ndërmjet porteve të zbarkimit brenda Republikës së Shqipërisë.

2. Kjo rregullore zbatohet për anijet me tonazh nën 5000 GT deri në 400 GT, por jo më të vogla se 400 GT, për shkarkimet GES gjatë udhëtimeve të kryera për transportin e mallrave me qëllime tregtare, që udhëtojnë nga porti i fundit i zbarkimit drejt një porti zbarkimi në Republikën e Shqipërisë dhe nga një port zbarkimi në Republikën e Shqipërisë në portin e ardhshëm të zbarkimit, si dhe ndërmjet porteve të zbarkimit brenda Republikës së Shqipërisë.

3. Kjo rregullore zbatohet për anijet në det të hapur (offshore) me tonazh nën 5000 GT deri në 400 GT, por jo më të vogla se 400 GT për shkarkimet GES, që udhëtojnë nga porti i fundit i zbarkimit drejt një porti zbarkimi në Republikën e Shqipërisë dhe nga një port zbarkimi në Republikën e Shqipërisë në portin e ardhshëm të zbarkimit, si dhe ndërmjet porteve të zbarkimit brenda Republikës së Shqipërisë.

4. Kjo rregullore zbatohet për anijet në det të hapur (offshore) me tonazh 5000 GT dhe mbi 5000 GT për shkarkimet GES që udhëtojnë nga porti i fundit i zbarkimit drejt një porti zbarkimi në Republikën e Shqipërisë dhe nga një port zbarkimi në Republikën e Shqipërisë në portin e ardhshëm të zbarkimit, si dhe ndërmjet porteve të zbarkimit brenda Republikës së Shqipërisë.

5. Gazet serrë që mbulohen nga kjo Rregullore janë:

- a) dioksidi i karbonit (CO₂);
- b) metani (CH₄)
- c) protoksidi i azotit (N₂O)

Kur kjo rregullore i referohet shkarkimeve totale të grumbulluara të gazeve serrë ose totalit të gazit serrë të grumbulluar të shkarkuar, do të kuptohet se i referohet sasive totale të grumbulluara të secilit gaz veç e veç.

6. Kjo rregullore nuk zbatohet për anijet luftarake, anijet ndihmëse detare, anijet e peshkimit ose përpunimit të peshkut, anijet prej druri të një ndërtimi primitiv, anijet që nuk lëvizin me mjete shtytëse mekanike ose anijet qeveritare të përdorura për qëllime jotregtare.

7. Autoriteti kompetent për zbatimin e kësaj rregullore është Drejtoria e Përgjithshme Detare.

Neni 3

Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj rregullore, zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

a)“Shkarkimet e gazeve serrë” nënkuptojnë çlirimin e gazeve serrë nga anijet që mbajnë flamurin shqiptar të mbuluara nga kjo rregullore në përputhje me pikën 5 të nenit 2;

b)“Udhëtim në det” nënkupton çdo lëvizje të një anijeje që buron ose përfundon në një port të ndalesës;

c)“Kompani” në kuptimin e kësaj rregullore, do të thotë shoqëria e transportit detar sipas ligjit 155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, duke përfshirë, zotëruesin e anijes ose çdo organ apo person tjetër, të tillë si menaxheri ose qiramarrësi, i cili ka marrë nga zotëruesi përgjegjësinë për funksionimin e anijes dhe, me marrjen e një përgjegjësie të tillë, ka rënë dakord të marrë përsipër të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë e vendosura nga Kodi Ndërkombëtar i Menaxhimit për Funksionimin e Sigurtë të Anijeve dhe për Parandalimin e Ndotjes, siç parashikohet në nenin 2, pika (d) të VKM-në Nr.809, datë 16 Nëntor 2016 “Për zbatimin e Kodit Ndërkombëtar të Menaxhimit të Sigurisë (ISM)”;

ç)“Tonazhi bruto” (GT) do të thotë tonazhi bruto i llogaritur në përputhje me rregulloret e matjes së tonazhit të përfshira në Shtojcën I të Konventës Ndërkombëtare për Matjen e Tonazhit të Anijeve, miratuar nga Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO) në Londër më 23 Qershor 1969, aderuar nga RSH-ja me ligjin 8989 date 23.01.2003 ose ndonjë konventë pasardhëse;

d)“Verifikues” nënkupton një person juridik që kryen aktivitete verifikimi i cili është i akredituar nga një organ kombëtar akreditimi në përputhje me dispozitat e nenit 5 të ligjit nr. 116/2014 “Për akreditimin e organeve të vlerësimit të konformitetit në Republikën e Shqipërisë, të ndryshuar;

dh)“Verifikim” nënkupton aktivitetet e kryera nga një verifikues për të vlerësuar konformitetin e dokumenteve të transmetuara nga kompania me kërkesat e kësaj rregullore;

e) **“Dokument përputhshmërie”** nënkupton një dokument specifik për një anije, i lëshuar një kompanie nga një verifikues, i cili konfirmon se ajo anije ka përmbushur kërkesat e kësaj rregullore për një periudhë të caktuar raportimi;

ë) **“Informacion tjetër përkatës”** nënkupton informacionin që lidhet me shkarkimet e gazeve serrë nga konsumi i karburanteve, aktiviteti i transportit dhe për efikasitetin energjetik të anijeve, i cili mundëson analizën e tendencave të shkarkimeve dhe vlerësimin e performancës së anijeve;

f) **“Faktor shkarkimi”** nënkupton shkallën mesatare të shkarkimit të një gazi serrë në lidhje me të dhënat e aktivitetit të një rryme burimore, duke supozuar oksidimin e plotë për djegie dhe shndërrimin e plotë për të gjitha reaksionet e tjera kimike;

g) **“Pasiguri”** do të thotë një parametër, i lidhur me rezultatin e përcaktimit të një sasie, që karakterizon shpërndarjen e vlerave që mund t'i atribuohen në mënyrë të arsyeshme sasisë së caktuar, duke përfshirë efektet e faktorëve sistematikë dhe të rastit, të shprehur në përqindje dhe përshkruan një interval besimi rreth vlerës mesatare që përfshin 95 % të vlerave të nxjerra duke marrë parasysh çdo asimetri të shpërndarjes së vlerave;

gj) **“Vlerësim konservativ”** nënkupton përcaktimin e një sërë supozimesh për të siguruar që shkarkimet vjetore të mos nënvlerësohen ose që distancat ose sasi të mallrave të transportuara të mos mbivlerësohen;

h) **“periudha raportuese”** nënkupton periudhën nga 1 Janari deri më 31 Dhjetor të çdo viti të caktuar; për udhëtimet që fillojnë dhe mbarojnë në dy vite të ndryshme, të dhënat përkatëse do të llogariten sipas vitit në fjalë;

i) **“Anija në vend ankorimi”** do të thotë një anije e cila është ankoruar në mënyrë të sigurtë në një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë gjatë ngarkimit, shkarkimit ose qëndrimit të saj në port, duke përfshirë kohën e kaluar kur nuk është e përfshirë në operacionet e ngarkesave;

j) **“Klasa e akullit”** nënkupton shënimin që i është caktuar anijes nga autoritetet kombëtare kompetente të shtetit të flamurit ose një organizatë e njohur nga ai shtet, që tregon se anija është projektuar për lundrim në kushte akulli deti;

k) **“Autoriteti administrues përgjegjës”** do të thotë autoriteti administrues, i caktuar në lidhje me një kompani detarie, si më poshtë:

- i. në rastin e një kompanie detare të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, autoriteti administrues përgjegjës është ai i shtetit ku kompania është regjistruar;
- ii. në rastin e një kompanie detare që nuk është e regjistruar në Republikën e Shqipërisë, autoriteti administrues përgjegjës është ai i shtetit me numrin më të madh të vlerësuar të thirrjeve në porte nga udhëtimet e kryera nga ajo kompani gjatë katër viteve të mëparshme të monitorimit dhe që bien brenda fushës së zbatimit të përcaktuar në nenin përkatës;

- iii. në rastin e një kompanie detare që nuk është e regjistruar në Republikën e Shqipërisë dhe asnjë Shtet Anëtar të BE-së dhe që nuk ka kryer asnjë udhëtim brenda fushës së zbatimit në katër vitet e mëparshme të monitorimit, autoriteti administrues përgjegjës është ai i shtetit në të cilin një anije e asaj kompanie ka nisur ose përfunduar udhëtimin e saj të parë që bie brenda fushës së zbatimit të nenit përkatës.

l) “Të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie” do të thotë shuma e shkarkimeve të gazeve serrë të parashikuara nga ligji nr.155/2020 “Për ndryshimet klimatike” i ndryshuar, në lidhje me aktivitetet e transportit detar në përputhje me pjesen C, Shtojca II të këtij ligji, në lidhje me aktivitetet e transportit detar dhe që raportohet nga një kompani sipas këtij ligji, në lidhje me të gjitha anijet nën përgjegjësinë e saj gjatë periudhës raportuese;

ll) “Kroçerë” është anije për pasagjerë, e cila transporton persona për qëllime turistike në vende të ndryshme brenda hapësirës detare dhe ujërave të brendshme të Republikës së Shqipërisë ose ato ndërkombëtare, në përputhje me ligjin nr. 43/2020 “Për aktivitetet e turizmit detar”;

m) “Ministria” nënkupton ministrinë përgjegjëse për transportin detar (“Ministria”);

n) “IMO” nënkupton Organizatën Ndërkombëtare Detare;

nj) “EMSA” do të thotë Agjencia Evropiane e Sigurisë Detare;

o) “BDN” nënkupton dokumentin e dorëzimit të karburantit.

KAPITULLI II

MONITORIMI DHE RAPORTIMI

SEKSIONI I

Parimet dhe metodat e monitorimit dhe raportimit

Neni 4

Parimet e përbashkëta për monitorimin dhe raportimin

1. Në përputhje me nenet 8 deri në 13, të këtij vendimi, kompanitë, për secilën nga anijet e tyre që mbajnë flamurin shqiptar, monitorojnë dhe raportojnë mbi parametrat përkatës gjatë një periudhe raportimi. Ato kryejnë monitorimin dhe raportimin brenda të gjitha porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë dhe për çdo udhëtim drejt ose nga një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë.
2. Monitorimi dhe raportimi është i plotë dhe mbulon shkarkimet e gazeve serrë nga djegia e lëndëve djegëse, gjatë kohës që anijet janë në det si dhe në vendin e ankorimit. Kompanitë zbatojnë masat e duhura për të parandaluar çdo mungesë të të dhënave brenda periudhës raportuese.
3. Monitorimi dhe raportimi janë konsistent dhe të krahasueshëm me kalimin e kohës. Për këtë qëllim, kompanitë përdorin të njëjtat metodologji monitorimi dhe grupe të dhënash që i nënshtrohen modifikimeve të vlerësuara nga verifikuesi.
4. Kompanitë marrin, regjistrojnë, përpilojnë, analizojnë dhe dokumentojnë të dhënat e monitorimit, duke përfshirë supozimet, referencat, faktorët e shkarkimeve dhe të dhënat e

aktivitetit, në mënyrë transparente që mundëson riprodhimin e përcaktimit të shkarkimeve të gazeve serrë nga verifikuesi.

5. Kompanitë sigurojnë që përcaktimi i shkarkimeve të gazeve serrë të mos jetë as sistematikisht dhe as qëllimisht i pasaktë. Ato identifikojnë dhe minimizojnë çdo burim pasaktësish.

6. Kompanitë mundësojnë siguri të arsyeshme për integritetin e të dhënave të shkarkimit të gazeve serrë për t'u monitoruar dhe raportuar.

7. Kompanitë përpiqen të marrin parasysh rekomandimet e përfshira në raportet e verifikimit të lëshuara në përputhje me pikat 3 ose 4 të nenit 14, të kësaj rregullore në monitorimin dhe raportimin e tyre të mëvonshëm.

8. Kompanitë raportojnë të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie të anijeve nën përgjegjësinë e tyre gjatë një periudhe raportimi në përputhje me nenin 12 të kësaj rregullore.

Neni 5

Metodat për monitorimin e shkarkimeve të gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse

Për qëllimet e pikave 1, 2 dhe 3 të nenit 4, kompanitë, për secilën nga anijet e tyre, përcaktojnë shkarkimet e gazeve serrë në përputhje me ndonjë nga metodat e përcaktuara në Shtojcën I dhe monitorojnë informacione të tjera përkatëse në përputhje me rregullat e përcaktuara në Shtojcën II ose të miratuara në përputhje me të.

SEKSIONI II

Plani i monitorimit

Neni 6

Përmbajtja dhe dorëzimi i planit të monitorimit

1. Kompanitë u paraqesin verifikuesve një plan monitorimi për secilën prej anijeve të tyre, duke treguar metodën e zgjedhur për të monitoruar dhe raportuar shkarkimet e gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse, i cili verifikohet nga verifikuesi i akredituar dhe miratohet nga Drejtoria e Përgjithshme Detare.

2. Pavarësisht nga pika 1, për anijet që përfshihen për herë të parë në fushëveprimin e kësaj rregullore, me hyrjen në fuqi të kësaj rregullore, kompania i paraqet verifikuesit një plan monitorimi pa vonesa të panevojshme dhe jo më vonë se dy muaj pas çdo udhëtimi të parë të anijes në një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë.

3. Plani i monitorimit përbëhet nga dokumentacion i plotë dhe transparent i metodës së monitorimit për anijen në fjalë dhe përmban të paktën elementët e mëposhtëm:

a) identifikimin dhe llojin e anijes, duke përfshirë emrin e saj, numrin e saj të identifikimit të IMO-së, portin e saj të regjistrimit ose portin e origjinës, dhe emrin e pronarit të anijes;

b) emrin e kompanisë dhe adresën, detajet e telefonit dhe emailit të një personi kontakti dhe të shoqërisë unike të IMO-së dhe numrin e identifikimit të pronarit të regjistruar;

c) një përshkrim të burimeve të mëposhtme të shkarkimit të gazit serrë në bordin e anijes: motorët kryesorë, motorët ndihmës, turbinat me gaz, kaldaja dhe gjeneratorët e gazit inert, dhe llojet e karburaneve të përdorur;

d) një përshkrim të procedurave, sistemeve dhe përgjegjësive të përdorura për përditësimin e listës së burimeve të shkarkimit të gazeve serrë gjatë periudhës raportuese;

e) një përshkrim të procedurave të përdorura për të monitoruar gjithëpërfshirjen e listës së udhëtimeve;

f) një përshkrim të procedurave për monitorimin e konsumit të karburantit të anijes, duke përfshirë:

- i. metodën e zgjedhur nga ato të përcaktuara në Shtojcën I për llogaritjen e konsumit të karburantit për çdo burim të shkarkimit të gazit serrë, duke përfshirë, aty ku është e zbatueshme, një përshkrim të pajisjeve matëse të përdorura,
- ii. procedurat për matjen e sasisë së karburantit të ngarkuar dhe karburantit në tanker, një përshkrim të pajisjeve matëse të përdorura dhe procedurat për regjistrimin, marrjen, transmetimin dhe ruajtjen e informacionit në lidhje me matjet, sipas rastit,
- iii. metodën e zgjedhur për përcaktimin e dendësisë, kur është e zbatueshme,
- iv. një procedurë për të siguruar që pasiguria totale e matjeve të karburantit është e qëndrueshme me kërkesat e kësaj rregullore, ku është e mundur duke iu referuar ligjeve kombëtare, klauzolave në kontratat e klientëve ose standardet e saktësisë së furnizuesit të karburantit;

g) faktorë të vetëm shkarkimi të përdorur për çdo lloj karburanti, ose në rastin e karburanteve alternative, metodologjitë për përcaktimin e faktorëve të shkarkimit, duke përfshirë metodologjinë për marrjen e mostrave, metodat e analizës dhe një përshkrim të laboratorëve të përdorur, me akreditimin ISO 17025 të këtyre laboratorëve, nëse ka;

h) një përshkrim të procedurave të përdorura për përcaktimin e të dhënave të aktivitetit për udhëtim, duke përfshirë:

- i. procedurat, përgjegjësitë dhe burimet e të dhënave për përcaktimin dhe regjistrimin e largësisë,
- ii. procedurat, përgjegjësitë, formulat dhe burimet e të dhënave për përcaktimin dhe regjistrimin e mallrave të transportuar dhe numrin e pasagjerëve, sipas rastit,
- iii. procedurat, përgjegjësitë, formulat dhe burimet e të dhënave për përcaktimin dhe regjistrimin e kohës së kaluar në det ndërmjet portit të nisjes dhe portit të mbërritjes;

i) një përshkrim të metodës që do të përdoret për të përcaktuar të dhënat zëvendësuese për të adresuar mungesën e të dhënave;

j) një fletë regjistrimi rishikimi për të regjistruar të gjitha detajet e historisë së rishikimeve.

4. Plani i monitorimit mund të përmbajë gjithashtu informacion mbi klasën e akullit të anijes dhe/ose procedurat, përgjegjësitë, formulat dhe burimet e të dhënave për përcaktimin dhe regjistrimin e distancës së përshkuar dhe kohës së kaluar në det gjatë lundrimit në akull.

5. Kompanitë përdorin plane monitorimi të standardizuara të bazuara në modele dhe dorëzojnë planet duke përdorur sisteme të automatizuara dhe formate të shkëmbimit të të dhënave. Këto modele, duke përfshirë rregullat teknike për zbatimin e tyre uniform dhe rregullat teknike për dorëzimin e tyre automatikisht, përcaktohen nga ministri i mjedisit, ministri përgjegjës për transportin detar dhe për tregtinë në Republikën e Shqipërisë. Kompanitë, për secilën prej anijeve të tyre që përfshihen në objektin e kësaj rregullore, i paraqesin Drejtorisë së Përgjithshme Detare një plan monitorimi që është vlerësuar si në përputhje me këtë rregullore nga verifikuesi dhe që pasqyron përfshirjen e shkarkimeve të CH₄ dhe N₂O brenda fushëveprimit të kësaj rregullore.

7. Pavarësisht nga pika 6, për anijet që hyjnë në fushëveprimin e kësaj rregullore për herë të parë me hyrjen në fuqi të kësaj rregullore, kompanitë paraqesin një plan monitorimi në përputhje me kërkesat e kësaj rregullore tek Drejtoria e Përgjithshme Detare pa vonesa të panevojshme dhe jo më vonë se tre muaj pas çdo udhëtimi të parë të anijes në një port të Republikës së Shqipërisë.

8. Drejtoria e Përgjithshme Detare miraton planet e monitorimit të paraqitura nga kompanitë në përputhje me rregullat e përcaktuara në nenin 12 të ligjit nr.155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar. Për anijet që hyjnë për herë të parë në fushëveprimin e ligjit të sipërcituar, referuar pjesës C të Shtojcës II të tij, Drejtoria e Përgjithshme Detare miraton planin e monitorimit të paraqitur brenda katër muajve nga nisja e parë e anijes në një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, në përputhje me rregullat në fuqi.

Neni 7

Ndryshimet e planit të monitorimit

1. Kompanitë kontrollojnë rregullisht, dhe të paktën çdo vit, nëse plani i monitorimit të një anijeje pasqyron natyrën dhe funksionimin e anijes dhe nëse metodologjia e monitorimit mund të përmirësohet.

2. Kompanitë modifikojnë planin e monitorimit në një nga situatat e mëposhtme:

a) kur ndodh një ndryshim i kompanisë;

b) kur shkarkimet e reja të gazeve serrë ndodhin për shkak të burimeve të reja të shkarkimeve ose për shkak të përdorimit të lëndëve djegëse të reja që nuk përfshihen ende në planin e monitorimit;

c) kur një ndryshim në disponueshmërinë e të dhënave, për shkak të përdorimit të llojeve të reja të pajisjeve matëse, metodave të reja të marrjes së mostrave ose metodave të analizës, ose për arsye të tjera, mund të ndikojë në saktësinë e përcaktimit të shkarkimeve të gazeve serrë;

d) kur të dhënat që rezultojnë nga metoda e monitorimit e aplikuar kanë rezultuar të pasakta;

e) kur ndonjë pjesë e planit të monitorimit identifikohet se nuk është në përputhje me kërkesat e kësaj rregullore dhe kompanisë i kërkohet ta rishikojë atë në përputhje me pikën 1, të nenit 14 të kësaj rregullore.

3. Kompanitë u njoftojnë verifikuesve pa vonesë të panevojshme çdo propozim për ndryshimin e planit të monitorimit.

4. Ndryshimet e planit të monitorimit sipas shkronjave (b), (c) dhe (d) të pikës 2, të këtij neni, i nënshtrohen vlerësimit nga verifikuesi në përputhje me pikën 1 të nenit 14, të kësaj rregullore. Pas

vlerësimit, verifikuesi njofton kompaninë nëse ato ndryshime janë në përputhje. Kompania i paraqet Drejtorisë së Përgjithshme Detare planin e saj të ndryshuar të monitorimit, pasi të ketë marrë një njoftim nga verifikuesi se plani i monitorimit është në përputhje.

5. Drejtoria e Përgjithshme Detare miraton ndryshimet e planit të monitorimit sipas shkronjave (a) deri në (d) të pikës 2, të këtij neni, në përputhje me rregullat në fuqi.

SEKSIONI III

Monitorimi i shkarkimeve të gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse

Neni 8

Monitorimi i aktiviteteve brenda një periudhe raportuese

Kompanitë, bazuar në planin e monitorimit të vlerësuar në përputhje me pikën 1 të nenit 14, monitorojnë shkarkimet e gazeve serrë për çdo anije për çdo udhëtim dhe në një bazë vjetore duke aplikuar metodën e duhur për përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë midis atyre të përcaktuara në Pjesën B të Shtojcës I dhe duke llogaritur shkarkimet e gazeve serrë në përputhje me Pjesën A të Shtojcës I.

Neni 9

Monitorimi në bazë të udhëtimit

1. Bazuar në planin e monitorimit të vlerësuar në përputhje me pikën 1 të nenit 14, për çdo anije që arrin ose nis nga dhe për çdo udhëtim drejt ose nga një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, kompanitë monitorojnë në përputhje me Pjesën A të Shtojcës I dhe Pjesën A të Shtojcës II, parametrat e mëposhtëm:

- a) portin e nisjes dhe portin e mbërritjes duke përfshirë datën dhe orën e nisjes dhe mbërritjes;
- b) sasinë dhe faktorin e shkarkimeve për çdo lloj karburanti të konsumuar në total;
- c) gazet serrë të shkarkuara;
- d) distancën e përshkuar;
- e) kohën e kaluar në det;
- f) ngarkesën e transportuar;
- g) aktivitetin e transportit.

Kompanitë mund të monitorojnë gjithashtu informacionin në lidhje me klasën e akullit të anijes dhe lundrimin në akull, aty ku është e aplikueshme.

2. Me përjashtim të pikës 1 të këtij neni dhe pa cënuar nenin 10, një kompani përjashtohet nga detyrimi për të monitoruar informacionin e përmendur në pikën 1 të këtij neni në bazë të çdo udhëtimi në lidhje me një anije të caktuar, nëse:

a) të gjitha udhëtimet e anijes gjatë periudhës raportuese fillojnë ose përfundojnë në një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë; dhe

b) anija, sipas planit të saj, kryen më shumë se 300 udhëtime gjatë periudhës raportuese.

Neni 10

Monitorimi në baza vjetore

1. Bazuar në planin e monitorimit të vlerësuar në përputhje me pikën 1 të nenit 14, për çdo anije dhe për çdo vit kalendarik, kompanitë monitorojnë në përputhje me Pjesën A të Shtojcës I dhe me Pjesën B të Shtojcës II parametrat e mëposhtëm:

a) sasinë dhe faktorin e shkarkimeve për çdo lloj karburanti të konsumuar në total;

b) totalin e gazit serrë të grumbulluar të shkarkuar brenda fushëveprimit të kësaj rregullore;

c) të dhënat e përgjithshme të shkarkimeve të gazeve serrë nga të gjitha udhëtimet ndërmjet porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë;

d) të dhënat e përgjithshme të shkarkimeve të gazeve serrë nga të gjitha udhëtimet që nisen nga portet nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë;

e) të dhënat e përgjithshme të shkarkimeve të gazeve serrë nga të gjitha udhëtimet drejt porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë;

f) shkarkimet e gazeve serrë që kanë ndodhur brenda porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë në vendin e ankorimit;

g) distancën totale të përshkuar;

h) kohën totale të kaluar në det;

i) aktivitetin e përgjithshëm të transportit;

j) efikasitetin mesatar të energjisë;

k) shkarkimet totale të grumbulluara të gazeve serrë të parashikuara në ligjin nr.155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, në lidhje me aktivitetet e transportit detar, siç riprodhohet në Shtojcën II, pjesa C të kësaj rregullore, dhe që raportohen sipas kësaj rregullore, së bashku me informacionin e nevojshëm për të justifikuar zbatimin e çdo përjashtimi nga dispozitat përkatëse, të cilat janë riprodhuar në Shtojcën II të kësaj rregullore.

2. Kompanitë mund të monitorojnë informacionin në lidhje me klasën e akullit të anijes dhe për lundrimin në akull, aty ku është e zbatueshme.

3. Kompanitë gjithashtu mund të monitorojnë karburantin e konsumuar dhe shkarkimet totale të gazeve serrë, duke i dalluar ato mbi bazën e kriterëve të tjera të përcaktuara në planin e monitorimit.

SEKSIONI IV

Raportimi

Neni 11

Përmbajtja e raportit të shkarkimeve

1. Brenda datës 31 Mars të çdo viti, kompanitë i paraqesin Drejtorisë së Përgjithshme Detare një raport të shkarkimeve në lidhje me shkarkimet e gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse për të gjithë periudhën raportuese për çdo anije nën përgjegjësinë e tyre, i cili është verifikuar si i kënaqshëm nga një verifikues në përputhje me nenin 14.

2. Kur ka një ndryshim kompanie, kompania e mëparshme i paraqet Drejtorisë së Përgjithshme Detare, autoriteteve të Shteteve të flamurit të interesuara për anijet që mbajnë flamurin, kompanisë së re, sa më afër që të jetë e mundur me ditën e përfundimit të ndryshimit dhe jo më vonë se tre muaj pas kësaj, një raport të verifikuar që mbulon të njëjtët elemente si raporti i shkarkimeve i cituar në pikën 1, por i kufizuar për periudhën që korrespondon me aktivitetet e kryera nën përgjegjësinë e saj.

3. Kompanitë përfshijnë në raportin e shkarkimeve informacionin e mëposhtëm:

a) të dhënat që identifikojnë anijen dhe kompaninë, duke përfshirë:

- i. emrin e anijes,
- ii. numrin e identifikimit të IMO-së,
- iii. portin e regjistrimit ose portin fillestar,
- iv. klasën e akullit të anijes, nëse përfshihet në planin e monitorimit,
- v. efikasitetin teknik të anijes (Indeksin e Projektimit të Efijencës së Energjisë (EEDI) ose Vlerën e Vlerësuar të Indeksit (EIV) në përputhje me Rezolutën MEPC.215 (63) të IMO-së, aty ku është e zbatueshme),
- vi. emrin e pronarit të anijes,
- vii. adresën e pronarit të anijes dhe vendin kryesor të biznesit të tij,
- viii. emrin e kompanisë (nëse jo, pronarin e anijes),
- ix. adresën e kompanisë (nëse jo, pronarin e anijes) dhe vendin kryesor të biznesit të saj,
- x. adresën e kompanisë (nëse jo, pronarin e anijes) dhe vendin kryesor të biznesit të saj, adresën, telefonin dhe të dhënat e postës elektronike të një personi kontaktues;

b) identitetin e verifikuesit që ka vlerësuar raportin e shkarkimeve;

c) informacion mbi metodën e monitorimit të përdorur dhe nivelin përkatës të pasigurisë;

d) rezultatet nga monitorimi vjetor i parametrave në përputhje me nenin 10.

Neni 12

Raportimi dhe dorëzimi i të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie

1. Kompanitë përcaktojnë të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie gjatë një periudhe raportimi, bazuar në të dhënat e raportit të shkarkimeve dhe raportit të cituar në pikën 2,

të nenit 11 të kësaj rregullore për çdo anije që ishte nën përgjegjësinë e tyre gjatë periudhës së raportimit, në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet nënligjore të miratuara në zbatim të pikës 4 të këtij neni.

2. Kompanitë i paraqesin Drejtorisë së Përgjithshme Detare deri më 31 Mars të çdo viti, të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie që mbulojnë shkarkimet në periudhën raportuese të vitit të kaluar që do të raportohen sipas nenit 12, të ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet Klimatike”, të ndryshuar, në lidhje me aktivitetet e transportit detar, në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet nënligjore të miratuara në zbatim të pikës 4 të këtij neni, dhe që janë verifikuar në përputhje me kreun III të kësaj rregullore.

3. Për arsye të justifikuara, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund t’u kërkojë kompanive të dorëzojnë të dhënat e verifikuara të shkarkimeve të grumbulluara në nivel kompanie të cituar në pikën 2, deri më 31 Mars, por jo më herët se 28 Shkurt.

4. Ngarkohet ministri i mjedisit, ministri përgjegjës për transportin detar dhe për tregtinë në Republikën e Shqipërisë, në zbatim të nenit 12, pikat 3 dhe 4, të ligjit nr. 155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, të miratojë aktet nënligjore përkatëse, me qëllim plotësimin e kësaj rregulloreje me rregullat për monitorimin dhe raportimin e të dhënave të shkarkimeve në nivel kompanie, si dhe për dorëzimin e këtyre të dhënave pranë Drejtorisë së Përgjithshme Detare.

Neni 13

Formati i raportit të shkarkimeve dhe raportimi i të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie

1. Raporti i shkarkimeve dhe raportimi i të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie dorëzohet duke përdorur sisteme të automatizuara dhe formate të shkëmbimit të të dhënave, duke përfshirë modelet elektronike.

2. Ministri i mjedisit, ministri përgjegjës për transportin detar dhe për tregtinë në Republikën e Shqipërisë, miratojnë rregullat teknike për vendosjen e formateve të shkëmbimit të të dhënave, duke përfshirë edhe modelet elektronike.

KAPITULLI III

VERIFIKIMI DHE AKREDITIMI

Neni 14

Fusha e aktiviteteve të verifikimit dhe raporti i verifikimit

1. Verifikuesi vlerëson përputhshmërinë e planit të monitorimit me kërkesat e përcaktuara në nenet 6 dhe 7. Kur vlerësimi i verifikuesit identifikon mospërputhje me këto kërkesa, kompania në fjalë rishikon planin e saj të monitorimit në përputhje me rrethanat dhe paraqet planin e rishikuar për një vlerësim përfundimtar nga verifikuesi përpara fillimit të periudhës raportuese. Kompania dakordëson me verifikuesin për afatin kohor të nevojshëm për të paraqitur këto rishikime. Ky afat kohor në çdo rast nuk duhet të zgjasë përtej fillimit të periudhës së raportimit.

2. Verifikuesi vlerëson përputhshmërinë e raportit të shkarkimeve dhe raportit të cituar në pikën 2, të nenit 11 me kërkesat e përcaktuara në nenet 8 deri në 13 dhe Shtojcat I dhe II të kësaj rregullore.
3. Kur vlerësimi i verifikimit arrin në përfundimin, me siguri të arsyeshme nga verifikuesi, se raporti i shkarkimeve nuk ka anomali materiale, verifikuesi lëshon një raport verifikimi që deklaron se raporti i shkarkimeve është verifikuar si i kënaqshëm. Raporti i verifikimit pasqyron të gjitha çështjet që lidhen me punën e kryer nga verifikuesi.
4. Kur vlerësimi i verifikimit arrin në përfundimin se raporti i shkarkimeve përfshin keqdeklarime ose mospërputhje me kërkesat e kësaj rregullore, verifikuesi informon kompaninë për këtë në kohën e duhur. Kompania korrigjon më pas keqdeklarimet ose mospërputhjet në mënyrë që të mundësojë përfundimin në kohë të procesit të verifikimit dhe i dorëzon verifikuesit raportin e rishikuar të shkarkimeve dhe çdo informacion tjetër që ishte i nevojshëm për të korrigjuar mospërputhjet e identifikuar. Në raportin e tij të verifikimit, verifikuesi deklaron nëse anomali ose mospërputhjet e identifikuar gjatë vlerësimit të verifikimit janë korrigjuar nga kompania. Kur anomali ose mospërputhjet e komunikuar nuk janë korrigjuar dhe, individualisht ose të kombinuara, çojnë në anomali materiale, verifikuesi lëshon një raport verifikimi që deklaron se raporti i shkarkimeve nuk është në përputhje me këtë rregullore.
5. Verifikuesi vlerëson përputhshmërinë e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie me kërkesat e përcaktuara në aktet nënligjore të miratuara në zbatim të pikës 6. Kur verifikuesi arrin në përfundimin, me siguri të arsyeshme, se të dhënat e përmbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie janë pa anomali materiale, verifikuesi lëshon një raport verifikimi që deklaron se të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie janë verifikuar si të kënaqshme në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet nënligjore të miratuara në zbatim të pikës 6.
6. Ngarkohet ministri përgjegjës për mjedisin, në bashkëpunim me ministrin përgjegjës për tregtinë në Republikën e Shqipërisë që, në zbatim të nenit 12, pikat 2, 3 dhe 4, të ligjit nr. 155/2020 “Përndryshimet klimatike”, i ndryshuar, të miratojë aktet nënligjore përkatëse, me qëllim plotësimin e kësaj rregulloreje me rregullat për verifikimin e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, duke përfshirë metodat e verifikimit dhe procedurën e verifikimit, si dhe nxjerrjen e një raporti verifikimi.

Neni 15

Detyrimet dhe parimet e përgjithshme për verifikuesit

1. Verifikuesi ushtron veprimtarinë e verifikimit në mënyrë të pavarur nga kompania ose operatori i anijes dhe kryen detyrat e përcaktuara në këtë rregullore në mbrojtje të interesit publik. Për këtë qëllim, verifikuesi, si edhe çdo pjesë përbërëse e personit juridik të cilit i përket, nuk duhet të jetë kompani ose operator anijeje, pronar i një kompanie ose operatori anijeje, apo të jetë në pronësi të tyre. Gjithashtu, verifikuesi nuk duhet të ketë marrëdhënie tregtare, financiare, organizative ose të çdo natyre tjetër me kompaninë që mund të cenojnë ose të krijojnë dyshime të arsyeshme për cenimin e pavarësisë, paanshmërisë dhe objektivitetit të tij.
2. Kur shqyrton verifikimin e raportit të shkarkimeve dhe të procedurave të monitorimit të aplikuara nga kompania, verifikuesi vlerëson sigurinë, besueshmërinë dhe saktësinë e sistemeve

të monitorimit dhe të të dhënave dhe informacionit të raportuar në lidhje me shkarkimet e gazeve serrë, në veçanti:

- a) përcaktimin e konsumit të karburantit për udhëtimet;
- b) të dhënat e raportuara të konsumit të karburantit dhe matjet dhe llogaritjet përkatëse;
- c) zgjedhjen dhe përdorimin e faktorëve të shkarkimit;
- d) llogaritjet që çojnë në përcaktimin e shkarkimeve të përgjithshme të gazeve serrë dhe të shkarkimeve totale të grumbulluara të gazeve serrë të parashikuara në shtojcën II, pjesa C, të ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike” të ndryshuar, në lidhje me aktivitetet e transportit detar, dhe që raportohen sipas kësaj rregullore;
- e) llogaritjet që çojnë në përcaktimin e efikasitetit të energjisë.

3. Verifikuesi merr në konsideratë raportet e shkarkimeve të paraqitura në përputhje me nenin 13 të kësaj rregullore vetëm nëse të dhënat dhe informacionet e sigurta dhe të besueshme mundësojnë përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë me një shkallë të arsyeshme sigurie dhe me kusht që të sigurohen sa vijon:

- a) të dhënat e raportuara janë koherente në lidhje me të dhënat e vlerësuara që bazohen në të dhënat dhe karakteristikat e gjurmimit të anijes, të tilla si fuqia e instaluar e motorit;
- b) të dhënat e raportuara janë pa mospërputhje, veçanërisht kur krahasohet vëllimi i përgjithshëm i karburantit të blerë çdo vit nga çdo anije dhe konsumi i përgjithshëm i karburantit gjatë udhëtimeve;
- c) mbledhja e të dhënave është kryer në përputhje me rregullat e zbatueshme; dhe
- d) të dhënat përkatëse të anijes janë të plota dhe të qëndrueshme.

4. Kur shqyrton verifikimin e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, verifikuesi vlerëson nëse të dhënat e raportuara janë të plota dhe nëse përputhen me informacionin e dhënë nga kompania, duke përfshirë raportet e saj të verifikuara të shkarkimeve dhe raportet e cituara në pikën 2, të nenit 11 të kësaj rregullore.

Neni 16

Procedurat e verifikimit

1. Verifikuesi identifikon rreziqet e mundshme që lidhen me procesin e monitorimit dhe raportimit duke krahasuar shkarkimet e raportuara të gazeve serrë me të dhënat e vlerësuara bazuar në të dhënat dhe karakteristikat e gjurmimit të anijeve, të tilla si fuqia e instaluar e motorit. Kur konstatohen devijime të rëndësishme, verifikuesi kryen analiza të mëtejshme.

2. Verifikuesi identifikon rreziqet e mundshme që lidhen me hapat e ndryshëm të llogaritjes duke rishikuar të gjitha burimet e të dhënave dhe metodologjitë e përdorura.

3. Verifikuesi merr në konsideratë çdo metodë efektive të kontrollit të rrezikut të zbatuar nga kompania për të reduktuar nivelet e pasigurisë që lidhen me saktësinë specifike të metodave të monitorimit të përdorura.

4. Kompania i jep verifikuesit çdo informacion shtesë që e mundëson kryerjen e procedurave të verifikimit. Verifikuesi mund të kryejë kontrole në vend gjatë procesit të verifikimit për të përcaktuar besueshmërinë e të dhënave dhe informacionit të raportuar.

5. Ministri përgjegjës për mjedisin në bashkëpunim me ministrin përgjegjës për tregtinë në Republikën e Shqipërisë, gjatë miratimit të akteve nënligjore përkatëse, marrin në konsideratë elementet e përcaktuara në Pjesën A të Shtojcës III të kësaj rregulloreje. Rregullat e parashikuara në këto akte nënligjore bazohen në parimet e verifikimit të përcaktuara në nenin 15 të kësaj rregullore, si dhe në standardet përkatëse të pranuar ndërkombëtarisht.

6. Në lidhje me verifikimin e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, verifikuesi dhe kompania respektojnë rregullat e verifikimit të përcaktuara në aktet nënligjore të miratuara në zbatim të pikës 6, të nenit 14 të kësaj rregullore. Verifikuesi nuk verifikon raportin e shkarkimeve dhe raportin e cituar në pikën 2, të nenit 11 të kësaj rregullore, për secilën anije nën përgjegjësinë e kompanisë.

Neni 17

Akreditimi i verifikuesve

1. Verifikuesit që vlerësojnë planet e monitorimit, raportet e shkarkimeve, raportet e referuara në pikën 2 të nenit 11, të kësaj rregullore dhe të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, dhe lëshojnë raportet e verifikimit sipas pikave 3 dhe 5 të nenit 14 dhe dokumentet e përputhshmërisë të parashikuara në pikën 1 të nenit 18 të kësaj rregullore, akreditohen nga Organizmi kombëtar i akreditimit për aktivitetet brenda fushëveprimit të kësaj rregullore dhe në përputhje me legjislationin kombëtar në lidhje me akreditimin si dhe legjislationin për ndryshimet klimatike, për akreditimin e verifikuesit.

2. Kur në këtë rregullore nuk parashikohen dispozita specifike në lidhje me akreditimin e verifikuesve, do të zbatohen dispozitat përkatëse të legjislationit kombëtar në lidhje me akreditimin.

3. Ngarkohet ministri përgjegjës për mjedisin në bashkëpunim me ministrin përgjegjës për tregtinë në Republikën e Shqipërisë, që në zbatim të nenit 12/1, të ligjit nr. 155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, të miratojnë aktet nënligjore përkatëse, me qëllim specifikimin e mëtejshëm të mënyrave të akreditimit të verifikuesve. Gjatë miratimit të këtyre akteve nënligjore, ministri merr në konsideratë elementet e përcaktuara në Pjesën B të Shtojcës III të kësaj rregulloreje. Metodat e përcaktuara në këto akte nënligjore bazohen në parimet e verifikimit të parashikuara në nenin 15 të kësaj rregulloreje, si dhe në standardet përkatëse të pranuar ndërkombëtarisht.

KAPITULLI IV

PAJTUESHMËRIA DHE PUBLIKIMI I INFORMACIONIT

Neni 18

Dokumenti i pajtueshmërisë

1. Kur raporti i shkarkimeve plotëson kërkesat e përcaktuara në nenet 11 deri në 16 dhe ato në Shtojcat I dhe II të kësaj rregullore, verifikuesi lëshon, mbi bazën e raportit të verifikimit, një dokument përputhshmërie për anijen në fjalë.

2. Dokumenti i përputhshmërisë përfshin informacionin e mëposhtëm:

a) identitetin e anijes (emrin, numrin e identifikimit të IMO-së dhe portin e regjistrimit ose portin e origjinës);

b) emrin, adresën dhe vendin kryesor të biznesit të pronarit të anijes;

c) identitetin e verifikuesit;

d) datën e lëshimit të dokumentit të përputhshmërisë, periudhën e vlefshmërisë së tij dhe periudhën e raportimit të cilës i referohet.

3. Dokumentet e pajtueshmërisë janë të vlefshme për periudhën 18 mujore pas përfundimit të periudhës raportuese.

4. Verifikuesi informon autoritetin e shtetit të flamurit, pa vonesë, për lëshimin e çdo dokumenti përputhshmërie. Verifikuesi transmeton informacionin e cituar në pikën 2 duke përdorur sisteme të automatizuara dhe formate të shkëmbimit të të dhënave, duke përfshirë modelet elektronike.

Neni 19

Detyrimi për të mbajtur në bord një dokument të vlefshëm përputhshmërie

Brenda datës 30 qershor të vitit pas përfundimit të një periudhe raportimi, anijet që mbërrijnë, brenda ose nisen nga një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë dhe që kanë kryer udhëtime gjatë asaj periudhe raportuese, mbajnë në bord një dokument të vlefshëm përputhshmërie.

Neni 20

Pajtueshmëria me kërkesat dhe inspektimet e monitorimit dhe raportimit

1. Bazuar në informacionin e publikuar në përputhje me parashikimet e pikës 1 të nenit 22, të kësaj rregullore, Republika e Shqipërisë merr të gjitha masat e nevojshme për të garantuar respektimin e kërkesave të monitorimit dhe raportimit të parashikuar në nenet 8 deri në 13, nga anijet që mbajnë flamurin e saj. Drejtoria e Përgjithshme Detare konsideron faktin që një dokument përputhshmërie është lëshuar për anijen në fjalë, në përputhje me parashikimet e pikës 4 të nenit 18 të kësaj rregullore, si dëshmi të një përputhshmërie të tillë.

2. Drejtoria e Përgjithshme Detare siguron që çdo inspektim i një anijeje në një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, i kryer në përputhje me VKM-në nr. 13, datë 11.1.2017 “Për miratimin e rregullores “Për kontrollin shtetëror portual në Republikën e Shqipërisë”, përfshin kontrollin nëse një dokument i vlefshëm përputhshmërie është mbajtur në bord.

3. Për çdo anije për të cilën informacioni i parashikuar në shkronjat (i) dhe (j) të pikës 2 të nenit 22 të kësaj rregullore, nuk është i disponueshëm në momentin kur ajo hyn në një port nën

juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të kontrollojë që në bord të ketë një dokument të vlefshëm përputhshmërie.

Neni 21

Dënime, shkëmbim informacioni dhe urdhër dëbimi

1. Shkeljet e dispozitave të kësaj rregullore, kur nuk përbëjnë vepër penale, përbëjnë kundërvajtje administrative dhe i nënshtrohen parashikimeve në shkronjat “b” dhe “c”, të pikës 1 të nenit 34, të ligjit nr.155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar.
2. Procedurat për vendosjen e sanksioneve ndaj një anijeje të identifikuar, e cila mban flamurin e një Shteti Anëtar të Bashkimit Evropian, i njoftohen Agjencisë Evropiane për Sigurinë Detare (EMSA).
3. Në rastin e një anije që nuk ka përmbushur detyrimet e monitorimit dhe raportimit për dy ose më shumë periudha raportimi radhazi, dhe kur masat e tjera të zbatimit nuk kanë arritur të sigurojnë pajtueshmërinë, Drejtoria e Përgjithshme Detare e Republikës së Shqipërisë, pasi t'i japë mundësinë kompanisë përkatëse të transportit detar për të paraqitur vëzhgimet e saj, mund të nxjerrë një urdhër dëbimi, i cili do t'i njoftohet Agjencisë Evropiane të Sigurisë Detare (EMSA).
Kur një anije mban flamurin e Republikës së Shqipërisë dhe hyn ose gjendet në një nga portet e saj, Drejtoria e Përgjithshme Detare, pasi t'i ketë dhënë mundësinë kompanisë për të paraqitur vëzhgimet e saj, mund të nxjerrë një urdhër ndalimi deri në përmbushjen e detyrimeve të monitorimit dhe raportimit nga ana e kompanisë.
4. Pronari i anijes ose operatori i një anijeje ose përfaqësuesi i saj ka të drejtën e një mjeti juridik efektiv përpara një gjykate kundër urdhrit të dëbimit dhe informon në mënyrë të duhur për këtë nga Drejtoria e Përgjithshme Detare si autoriteti kompetent i portit të hyrjes.

Neni 22

Publikimi i informacionit dhe raporti i Ministrisë së Mjedisit

1. Ministria e Mjedisit, çdo vit, vë në dispozicion të publikut informacionin për shkarkimet e gazeve serrë të raportuara në përputhje me nenin 11 të kësaj rregullore, si dhe informacionin e përcaktuar në pikën 2 të këtij neni.
2. Publikimi përfshin sa vijon në informacionin që do të bëhet i disponueshëm publikisht:
 - a) identitetin e anijes (emrin, shoqërinë, numrin e identifikimit të IMO-së dhe portin e regjistrimit ose portin e origjinës);
 - b) efikasitetin teknik të Indeksit të Projektimit të Efikasitetit të Energjisë së anijes (EEDI) ose të Vlerës së Indeksit të Vlerësuar (EIV), kur është e zbatueshme;
 - c) shkarkimet vjetore të gazeve serrë;
 - ç) konsumin total vjetor të karburantit për udhëtime;

- d) konsumin mesatar vjetor të karburantit dhe shkarkimet e gazeve serrë për distancën e përshkuar të udhëtimeve;
- e) konsumin mesatar vjetor të karburantit dhe shkarkimet e gazeve serrë për distancën e përshkuar dhe mallrat e transportuara në udhëtime;
- ë) kohën totale vjetore të kaluar në det në udhëtime;
- f) metodën e zbatuar për monitorim;
- g) datën e lëshimit dhe datën e skadimit të dokumentit të pajtueshmërisë;
- h) identitetin e verifikuesit që ka vlerësuar raportin e shkarkimeve;
- i) çdo informacion tjetër i monitoruar dhe raportuar mbi baza vullnetare në përputhje me nenin 10.

3. Kur, për shkak të rrethanave specifike, zbulimi i një kategorie të dhënash të mbledhura sipas pikës 2, që nuk ka të bëjë me shkarkimet e gazeve serrë, minon në mënyrë të veçantë mbrojtjen e interesave tregtare që meritojnë mbrojtje si një interes legjitim ekonomik që mbizotëron interesin publik për zbulimin në përputhje me ligjin e brendshëm në fuqi, me kërkesë të kompanisë duhet të zbatohet një nivel i ndryshëm grumbullimi i këtyre të dhënave specifike për të mbrojtur këto interesa. Kur zbatimi i niveleve të ndryshme të grumbullimit nuk është i mundur, Ministria e Mjedisit nuk i bën publike ato të dhëna.

4. Ministria e Mjedisit publikon një raport vjetor për shkarkimet e gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse nga transporti detar, duke përfshirë rezultatet e mbledhura dhe të shpjeguara, me qëllim informimin e publikut dhe lejimin e vlerësimit të shkarkimeve të gazeve serrë dhe efikasitetit energjetik të transportit detar sipas madhësisë, llojit të anijeve, aktivitetit ose çdo kategorie tjetër që konsiderohet e rëndësishme.

Neni 23

Bashkëpunimi ndërkombëtar

1. Pa cënuar shpërndarjen e kompetencave, Ministria përgjegjëse për transportin informon rregullisht Organizatën Ndërkombëtare Detare (IMO), Agjencinë Evropiane të Sigurisë Detare (EMSA) dhe organet e tjera përkatëse ndërkombëtare për zbatimin e kësaj rregullore.

Neni 24

Dispozita kalimtare

Seksioni C i Shtojcës II të kësaj rregulloreje hyn në fuqi në datën e hyrjes në fuqi të ligjit përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë.

SHTOJCA I

Metodat për monitorimin e shkarkimeve të gazeve serrë

A. LLOGARITJA E SHKARKIMEVE TË GAZEVE SERRË (NENI 9)

1. Formulatat për llogaritjen e shkarkimeve të gazeve serrë

Për qëllime të llogaritjes së shkarkimeve të gazeve serrë, kompanitë zbatojnë formulën e mëposhtme:

$$\text{GHG}_{\text{MRV}} = \text{CO}_2\text{MRV} + \text{CH}_4\text{MRV} \times \text{GWP}_{\text{CH}_4} + \text{N}_2\text{O}_{\text{MRV}} \times \text{GWP}_{\text{N}_2\text{O}}$$

Konsumi i karburantit x faktori i shkarkimit

Kompanitë llogarisin shkarkimet e CO₂ duke shtuar shkarkimet e CO₂ të të gjitha karburanteve 'i' të përdorura, duke zbatuar formulën e mëposhtme:

$$\text{CO}_2\text{MRV} = \sum_i (\text{M}_i - \text{M}_{i,\text{NC}}) \times \text{EF}_{\text{CO}_2, i}$$

Kompanitë llogarisin shkarkimet e CH₄ duke shtuar shkarkimet e CH₄ që rezultojnë nga djegia e të gjitha karburanteve 'i' të përdorura së bashku me shkarkimet e shkaktuara nga rrëshqitja e CH₄, duke zbatuar formulën e mëposhtme:

$$\text{CH}_4\text{MRV} = \left[\sum_i (\text{M}_i - \text{M}_{i,\text{NC}}) \times \text{EF}_{\text{CH}_4, i} \right] + \text{CH}_4\text{S}$$

Kompanitë llogarisin shkarkimet N₂O duke shtuar shkarkimet N₂O të të gjitha lëndëve djegëse 'i' të përdorura, duke zbatuar formulën e mëposhtme:

$$\text{N}_2\text{O}_{\text{MRV}} = \sum_i (\text{M}_i - \text{M}_{i,\text{NC}}) \times \text{EF}_{\text{N}_2\text{O}, i}$$

Konsumi i karburantit llogaritet veçmas për shkarkimet nga udhëtimet ndërmjet porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë drejt porteve të Shteteve Anëtare, nga udhëtimet nga portet nën juridiksionin e Shteteve Anëtare drejt porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, dhe për shkarkimet brenda porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë. Konsumi i karburantit brenda porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë në vendin e ankorimit llogaritet veçmas.

Termi	Shpjegimi
-------	-----------

GHG_{MRV}^2	Shkarkimet e gazeve serrë që do të raportohen sipas kësaj Rregullore, të shprehura në ton ekuivalent CO_2 , ku 'ekuivalenti i CO_2 ' nënkupton masën metrike të përdorur për të llogaritur shkarkimet nga CO_2 , CH_4 dhe N_2O në bazë të potencialit të tyre të ngrohjes globale, duke konvertuar sasi të CH_4 dhe N_2O në sasinë ekuivalente të dioksidit të karbonit me të njëjtin potencial ngrohjeje globale.
CO_{2MRV}	Totali i CO_2 i grumbulluar i shkarkuar.
CH_{4MRV}	Totali i CH_4 i grumbulluar i shkarkuar.
$N_{2O}MRV$	Totali i N_2O i grumbulluar i shkarkuar.
GWP_{CH_4}	Potenciali i ngrohjes globale të CH_4 mbi 100 vjet .
GWP_{N_2O}	Potenciali i ngrohjes globale të N_2O mbi 100 vjet .
i	Indeksi që korrespondon me karburantet e përdorura në bordin e anijes në periudhën raportuese.
j	Indeksi që korrespondon me burimet e shkarkimeve në bordin e anijes. Për qëllimin e kësaj Rregullore, burimet e konsideruara përfshijnë të paktën motorët kryesorë, motorët ndihmës, turbinat me gaz, kaldajat dhe gjeneratorët e gazit inert.
M_i	Konsumi i karburantit, si masa totale e karburantit specifik 'i' të përdorur (totali për të gjitha burimet e shkarkimeve).
$M_{i,j}$	Konsumi i karburantit, si masë e lëndës djegëse specifike 'i' që përdoret në burimin e shkarkimeve 'j'.
C_j	Faktori i shkarkimit të Rezervuarit në Zgjim të karburantit të rrëshqitur (koeficienti i rrëshqitjes) si përqindje e masës së karburantit të përdorur nga burimi i shkarkimit 'j' [%]. C_j përfshin shkarkimet e larguara dhe të rrëshqitura. Shkarkimet e larguara dhe të rrëshqitura janë shkarkime të shkaktuara nga sasia e karburantit që nuk arrin në dhomën e djegies së burimit të shkarkimit ose që nuk konsumohet nga burimi i shkarkimit sepse ato nuk digjen, ajrosen ose rrjedhin nga sistemi.
$M_{i,NC}$	Masa totale e karburantit 'i' nuk digjet por lëshohet në atmosferë. $M_{i,NC} = \sum_i \sum_j M_{i,j} \times C_j / 100$

² Shënim i Përkthyesit: MRV = Regjimi i Monitorimit, Raportimit dhe Verifikimit.

CH ₄ S	Sasia e CH ₄ e pa djegur e çliruar në atmosferë. Për qëllime të përcaktimit të kësaj shume, kompanitë do të zbatojnë formulën e mëposhtme: $CH_4 S = M_{i,NC}$
EF _{CO₂} i	Faktori i shkarkimit të CO ₂ të Rezervuarit në Zgjim sipas karburantit 'i', siç përcaktohet në tabelën në pikën 2 të kësaj Pjese.
EF _{CH₄} i	Faktori i shkarkimit të CH ₄ të Rezervuarit në Zgjim sipas karburantit 'i', siç përcaktohet në tabelën në pikën 2 të kësaj Pjese.
EF _{N₂O} ,i	Faktori i shkarkimit të N ₂ O të Rezervuarit në Zgjim sipas karburantit 'i', siç përcaktohet në tabelën në pikën 2 të kësaj Pjese.

2. Faktorët e paracaktuar të shkarkimit

Në tabelën e mëposhtme:

- TBM do të thotë 'për t'u matur';
- N/A do të thotë 'jo i disponueshëm';
- Viza do të thotë 'i pazbatueshëm'.

Vlerat e paracaktuara, siç përmbahen në tabelën më poshtë, për faktorët e shkarkimit për karburantet dhe burimet e shkarkimeve të përdorura në bordin e anijes do të zbatohen për qëllimin e kësaj rregullore.

Kur një qelizë tregon ose TBM ose N/A, do të përdoret vlera më e lartë e paracaktuar e klasës së karburantit në të njëjtën kolonë. Kur, për një klasë të caktuar karburanti, të gjitha qelizat në të njëjtën kolonë tregojnë ose TBM ose N/A, do të përdoret vlera e paracaktuar e llojit më pak të favorshëm të karburantit fosil. Ky rregull nuk zbatohet për kolonën 6 ku TBM ose N/A i referohet vlerave të padisponueshme për burimin e shkarkimeve. Në rast se nuk ka vlerë të paracaktuar për C_j, përdoret një vlerë e certifikuar në përputhje me legjislacionin mbi përdorimin e karburanteve të rinovueshme dhe me karbon te ulët në transportin detar.

Kompanitë mund të ndryshojnë nga vlerat e paracaktuara për faktorët e shkarkimeve të listuara në tabelën më poshtë, duke ndjekur, sipas rastit, zbatimin e kushteve dhe kufizimeve në përputhje me legjislacionin mbi përdorimin e karburanteve të rinovueshme dhe me karbon te ulët në transportin detar.

Për lëndët djegëse jofosile që nuk renditen në tabelën e mëposhtme, kompania përcakton faktorët e shkarkimit në përputhje me Vendimin nr. 486, datë 26.6.2026 "Për miratimin e rregulloreve "Për kushtet dhe procedurat e posaçme të autorizimit për shkarkimet e gazeve me efekt serrë nga operatori i instalimit dhe subjekti i rregulluar" dhe "Për kushtet, kriteret dhe procedurat për monitorimin dhe raportimin e shkarkimeve të gazeve me efekt serrë nga operatori i instalimit, nga operatori i avionit dhe nga subjekti i rregulluar dhe të efekteve në aviacion të palidhura me shkarkimin e CO₂

Kur ka përzierje të karburantit, çdo lëndë djegëse konsiderohet veçmas.

1	2	3	4	5	6
Klasa e karburantit	Lloji i karburantit	EF_{CO_2} $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	EF_{CH_4} $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	EF_{N_2O} $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	Cj Si % e masës së karburantit të përdorur nga burimi i shkarkimeve
Fosile	HFO ISO 8217 Klasat RME deri në RMK	3,114	0,00005	0,00018	—
	LFO ISO 8217 Klasat RMA deri në RMD	3,151	0,00005	0,00018	—
	MDO MGO ISO 8217 Klasat DMX deri në DMB	3,206	0,00005	0,00018	—
	LNG	2,750	0	0,00011	3,1 për LNG Otto (me karburant të dyfishtë me shpejtësi mesatare)
					1,7 për LNG Otto (me shpejtësi të ngadaltë me karburant të dyfishtë)
					0,2 për naftë LNG (me shpejtësi të ngadaltë me karburant të dyfishtë)
					2,6 për ndezjen me

					shkëndijë të dobët (LBSI)
	LPG (Butan)	3,03	TBM	TBM	N/A
	LPG (Propan)	3,00	TBM	TBM	N/A
	H ₂ (Fosile)	0	0	- për Qelizat e Karburantit	—
				TBM për motorrin me djegie të brendshme (ICE)	
	NH ₃ (fosile)	0	N/A	TBM	N/A
	Metanol (fosile)	1,375	TBM	TBM	—
Biokarburantet	Etanol	1,913	TBM	TBM	—
	Bio-naftë	2,834	TBM	TBM	—
	Vaj vegjetal i trajtuar me ujë (HVO)	3,115	0,00005	0,00018	—
	Biometani i lëngshëm si karburant transporti (Bio-LNG)	2,750	0	0,00011	3,1 për LNG Otto (me karburant të dyfishtë me shpejtësi mesatare)
					1,7 për LNG Otto (me shpejtësi të ngadaltë me karburant të dyfishtë)
					0,2 për naftë LNG (me shpejtësi të ngadaltë me karburant të dyfishtë)
					2,6 për ndezjen me shkëndijë të dobët (LBSI)
	Bio-metanol	1,375	TBM	TBM	—

	Të tjera	3,115	0,00005	0,00018	—
	Bio-H ₂	0	0	0 për Qelizat e Karburantit	—
				TBM për (ICE)	
Karburantet e rinovueshme me origjinë jo biologjike (RFNBO) - e-karburantet	e-diesel	3,206	0,00005	0,00018	—
	e-methanol	1,375	TBM	TBM	—
	e-LNG	2,750	0	0,00011	3,1 për LNG Otto (me karburant të dyfishtë me shpejtësi mesatare)
					1,7 për LNG Otto (me shpejtësi të ngadaltë me karburant të dyfishtë)
					0,2 për naftë LNG (me shpejtësi të ngadaltë me karburant të dyfishtë)
					2,6 për ndezjen me shkëndijë të dobët (LBSI)
	e-H ₂	0	0	0 për Qelizat e Karburantit	—
				TBM për (ICE)	
	e-NH ₃	0	N/A	TBM	N/A
	e-LPG	N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	N/A	N/A	N/A	—

Kolona 1 identifikon klasën e lëndëve djegëse.

Kolona 2 identifikon emrin e llojeve përkatëse të karburantit për secilën klasë.

Kolona 3 përmban faktorin e shkarkimit EF për dioksidin e karbonit në gCO₂/gkarburant.

Kolona 4 përmban faktorin e shkarkimit EF për metanin në gCH₄/gkarburant.

Kolona 5 përmban faktorin e shkarkimit EF për protoksidin e azotit në gN₂O/gkarburant.

Kolona 6 identifikon pjesën e karburantit të humbur si shkarkime të larguara dhe të rrëshqitura (C_j) të matura si % e masës së karburantit të përdorur nga burimi specifik i shkarkimit. Për lëndët djegëse të tilla si LNG, për të cilat ekzistojnë shkarkime të larguara dhe të rrëshqitura, sasia e

shkarkimeve të larguara dhe të rrëshqitura siç paraqitet në tabelë shprehet në % të masës së karburantit të përdorur. Vlerat e Cj në tabelë llogariten në 50 % të ngarkesës së plotë të motorit.

* Rregullorja mbi përdorimin e karburanteve të rinovueshme dhe me karbon të ulët në transportin detar dhe që ndryshon Vendimin e Keshillit të Ministrave nr. 13, datë 11.1.2017 “Për miratimin e rregullores “Për kontrollin shtetëror portual në Republikën e Shqipërisë.

** Vendimi nr. 486, datë 26.6.2026 për miratimin e rregulloreve “Për kushtet dhe procedurat e posaçme të autorizimit për shkarkimet e gazeve me efekt serrë nga operatori i instalimit dhe subjekti i rregulluar” dhe “Për kushtet, kriteret dhe procedurat për monitorimin dhe raportimin e shkarkimeve të gazeve me efekt serrë nga operatori i instalimit, nga operatori i avionit dhe nga subjekti i rregulluar dhe të efekteve në aviacion të palidhura me shkarkimin e CO₂

AA. SHKARKIMET E GAZEVE SERRË NGA ANIJET NË DET TË HAPUR (OFFSHORE)

Shkarkimet e gazeve serrë nga anijet në det të hapur (offshore) përfshijnë shkarkimet e gazeve serrë të lëshuara gjatë udhëtimeve nga porti i fundit i zbarkimit drejt një porti nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, dhe nga një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë drejt portit të ardhshëm të zbarkimit si dhe brenda porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë ose Shteteve Anëtare, nga anijet e mëposhtme (përveç akullthyesëve), të projektuara ose të certifikuara për të kryer aktivitete shërbimi offshore ose në instalime offshore:

- a) anije për trajtimin e spirancave dhe furnizimin;
- b) anije furnizimi offshore
- c) anije për transportin e ekuipazhit/furnizimeve
- ç) anije transporti tubacionesh
- d) anije furnizimi për platforma
- dh) anije shpimi
- e) njësi lundruese për prodhim, magazinim dhe shkarkim të naftës
- ë) anije për përpunimin e gazit
- f) njësi lundruese për magazinim dhe shkarkim të gazit
- g) njësi lundruese për magazinim dhe shkarkim të naftës
- gj) anije akomodimi
- h) anije mbështetëse për zhytje
- i) anije për ndërtim offshore
- j) anije mbështetëse offshore
- k) anije për mbulimin e tubacioneve nënujore
- l) anije për vendosjen e tubacioneve
- ll) anije-vinç për vendosjen e tubacioneve

- m) anije për testimin e prodhimit
- n) anije gatishmërie për siguri
- nj) anije mbështetëse për hapjen e kanaleve
- o) anije për stimulimin e puseve
- p) anije për vendosjen e kabllove nënujore
- q) anije për riparimin e kabllove nënujore
- r) anije për nxjerrje minerare në det
- rr) anije për instalimin e turbinave me erë në det
- s) anije për shërbime të komisionimit operacional
- sh) anije për operacione shërbimi
- t) anije pune ose riparimi
- th) anije kërkimore ose për matje/studime detare
- u) anije bagëtuese (për pastrimin ose thellimin e shtratit të detit
- v) anije bagëtuese me depozitë (që mbledh dhe transporton sedimentet e nxjerra

B. METODAT PËR PËRCAKTIMIN E SHKARKIMIT TË GAZIT SERRË

Kompania përcakton në planin e monitorimit se cila metodë monitorimi përdoret për të përcaktuar faktorët e llogaritjes për shkarkimet e gazeve serrë për çdo anije nën përgjegjësinë e saj dhe siguron që pasi të jetë zgjedhur një metodë, ajo zbatohet në mënyrë qëndrueshme.

Mund të përdoren metodat e mëposhtme A, B, C dhe D, të bazuara në metodën e llogaritjes ose metodën e matjes.

Sipas metodës së llogaritjes (metodat A, B dhe C), faktorët e llogaritjes për shkarkimet përcaktohen duke përdorur formulat e përcaktuara në pjesën A. Për këtë qëllim, konsumi aktual i karburantit për çdo udhëtim përcaktohet duke përdorur cilëndo nga metodat A, B ose C të përshkruara më poshtë dhe të përdorura për qëllimin e llogaritjes. Burimet e pasigurisë dhe nivelet shoqëruese të pasigurisë merren në konsideratë kur zgjidhet ndonjë nga metodat A, B ose C. Kompania kryen rregullisht aktivitete të përshtatshme kontrolli, duke përfshirë kontrollle të kryqëzuara midis sasisë së karburantit siç parashikohet nga dokumenti i dorëzimit të karburantit (BDN) dhe sasisë së karburantit të treguar nga matja në bord, dhe ndërmerr veprime korrigjuese nëse vërehen devijime të dukshme.

Sipas metodës së matjes (metoda D), përdoren matjet e drejtpërdrejta të shkarkimeve të gazeve serrë.

Çdo kombinim i metodave A, B, C dhe D, pasi të vlerësohet nga verifikuesi, mund të përdoret nëse rrit saktësinë e përgjithshme të matjes.

1. Metoda A: Dokumenti i Dorëzimit të Karburantit (BDN) dhe grumbullimet periodike të rezervuarëve të karburantit

Kjo metodë bazohet në sasinë dhe llojin e karburantit, siç përcaktohet në dokumentin e dorëzimit të karburantit (BDN), të kombinuara me inventarizimet periodike të rezervuarëve të karburantit, të bazuara në leximet e rezervuarit. Karburanti në fillim të periudhës, plus dërgesat, minus karburanti i disponueshëm në fund të periudhës dhe karburanti i zbrazur midis fillimit të periudhës dhe fundit të periudhës së bashku, përbëjnë karburantin e konsumuar gjatë periudhës.

Periudha nënkupton kohën ndërmjet dy porteve të zbarkimit ose kohës brenda një porti. Për karburantin e përdorur gjatë një periudhe, lloji i karburantit dhe përmbajtja e squfurit specifikohen.

Kjo metodë nuk përdoret kur dokumenti i dorëzimit të karburantit (BDN) nuk është i disponueshëm në bordin e anijeve, veçanërisht kur ngarkesa përdoret si lëndë djegëse, për shembull, zbrazja e gazit natyror të lëngshëm (LNG).

Sipas rregulloreve ekzistuese të Shtojcës VI të MARPOL, dokumentet e dorëzimit të karburantit (BDN) janë të detyrueshme, mbahen në bord për 3 vjet pas dorëzimit të karburantit të furnizuar dhe janë të disponueshme. Inventarizimi periodik i rezervuarëve të karburantit në bord bazohet në leximet e rezervuarit të karburantit. Ai përdor tabelat e rezervuarëve përkatës për çdo rezervuar karburanti për të përcaktuar volumin në momentin e leximit të rezervuarit të karburantit. Pasiguria e lidhur me dokumentet e dorëzimit të karburantit (BDN) specifikohet në planin e monitorimit. Leximet e rezervuarit të karburantit kryhen me metoda të përshtatshme si sisteme të automatizuara, tinguj dhe shirita zhytjeje. Metoda e tingullit të rezervuarit dhe pasiguria e lidhur me të specifikohet në planin e monitorimit.

Kur sasia e karburantit të furnizuar ose sasia e karburantit që mbetet në rezervuar përcaktohet në njësi vëllimi, të shprehura në metra kub, kompania konverton atë sasi nga vëllimi në masë duke përdorur vlerat e dendësisë aktuale. Kompania përcakton dendësinë aktuale duke përdorur një nga sa vijon:

- a) sistemet e matjes në bord;
- b) dendësinë e matur nga furnizuesi i karburantit në momentin e furnizimit të karburantit dhe i regjistruar në faturën e karburantit ose në dokumentin e dorëzimit të karburantit (BDN);
- c) dendësia e matur në një analizë testimi të kryer në një laborator të akredituar testimi të karburantit, aty ku është e mundur.

Dendësia aktuale shprehet në kg/metër kub dhe përcaktohet për temperaturën e zbatueshme për një matje specifike. Në rastet për të cilat vlerat aktuale të dendësisë nuk janë të disponueshme, një faktor standard i dendësisë për llojin përkatës të karburantit zbatohet pasi të vlerësohet nga verifikuesi.

2. Metoda B: Monitorimi i rezervuarit të karburantit në bord

Kjo metodë bazohet në matjet e rezervuarit të karburantit për të gjithë rezervuarët e karburantit në bord. Matjet kryhen çdo ditë gjatë kohës kur anija ndodhet në det, si dhe sa herë që anija furnizohet me karburant ose kryen zbrazjen e rezervuarëve të karburantit.

Ndryshimet kumulative të nivelit të rezervuarit të karburantit midis dy matjeve përbëjnë karburantin e konsumuar gjatë periudhës.

Periudha nënkupton kohën ndërmjet dy porteve të zbarkimit ose kohës brenda një porti. Për karburantin e përdorur gjatë një periudhe, lloji i karburantit dhe përmbajtja e squfurit specifikohen.

Matjet e rezervuarit të karburantit kryhen me metoda të përshtatshme si sisteme të automatizuara, tinguj dhe shirita zhytjeje. Metoda e tingullit të rezervuarit dhe pasigurisë së lidhur specifikohen në planin e monitorimit.

Kur sasia e karburantit të furnizuar ose sasia e karburantit që mbetet në rezervuarë përcaktohet në njësi vëllimi, të shprehura në metra kub, kompania konverton atë sasi nga vëllimi në masë duke përdorur vlerat e dendësisë aktuale. Kompania përcakton dendësinë aktuale duke përdorur një nga sa vijon:

- a) sistemet e matjes në bord;
- b) dendësia e matur nga furnizuesi i karburantit gjatë furnizimit të karburantit dhe i regjistruar në faturën e karburantit ose në dokumentin e dorëzimit të karburantit (BDN);
- c) dendësia e matur në një analizë testimi të kryer në një laborator të akredituar testimi të karburantit, aty ku është e mundur.

Dendësia aktuale shprehet në kg/metër kub dhe përcaktohet për temperaturën e zbatueshme për një matje specifike. Në rastet për të cilat vlerat aktuale të dendësisë nuk janë të disponueshme, një faktor standard i dendësisë për llojin përkatës të karburantit zbatohet pasi vlerësohet nga verifikuesi.

3. Metoda C: Matësit e rrjedhës për proceset e zbatueshme të djegies

Kjo metodë bazohet në matjet e rrjedhës së karburantit të kryera në bord. Të dhënat e marra nga të gjithë matësit e rrjedhës, të lidhur me burimet përkatëse të emetimeve të gazeve serrë, kombinohen për të përcaktuar konsumin total të karburantit për një periudhë të caktuar.

Periudha nënkupton kohën ndërmjet dy porteve të zbarkimit ose kohës brenda një porti. Për karburantin e përdorur gjatë një periudhe, lloji i karburantit dhe përmbajtja e squfurit monitorohen.

Metodat e kalibrimit të zbatuara dhe pasiguria e lidhur me matësit e rrjedhës të përdorur përcaktohen në planin e monitorimit.

Kur sasia e karburantit të konsumuar përcaktohet në njësi vëllimi, e shprehur në metra kub, kompania konverton këtë sasi nga vëllimi në masë duke përdorur vlerat reale të dendësisë. Kompania përcakton dendësinë reale duke përdorur një nga metodat e mëposhtme:

- a) sistemet e matjes në bord;
- b) dendësia e matur nga furnizuesi i karburantit në momentin e furnizimit të karburantit dhe i regjistruar në faturën e karburantit ose në dokumentin e dorëzimit të karburantit (BDN);
- c) dendësia e matur në një analizë testimi të kryer në një laborator të akredituar testimi të karburantit, aty ku është e mundur.

Dendësia aktuale shprehet në kg/metër kub dhe përcaktohet për temperaturën e zbatueshme për një matje specifike. Në rastet për të cilat vlerat aktuale të dendësisë nuk janë të disponueshme, një faktor standard i dendësisë për llojin përkatës të karburantit zbatohet pasi të vlerësohet nga verifikuesi.

4. Metoda D: Matja e drejtpërdrejtë e shkarkimeve të gazeve serrë

Matjet e drejtpërdrejta të shkarkimeve të gazeve serrë mund të përdoren për udhëtime dhe për shkarkimet e gazeve serrë që ndodhin brenda porteve të vendosura në juridiksionin e Republikës së Shqipërisë. Për anijet për të cilat raportimi i CO₂ bazohet në këtë metodë të zbatuar për të gjitha burimet e shkarkimeve në bordin e anijes, konsumi i karburantit llogaritet duke përdorur shkarkimet e matura të CO₂ dhe faktorët e zbatueshëm të shkarkimeve të karburanteve përkatëse dhe burimeve të shkarkimit.

Kjo metodë bazohet në përcaktimin e flukseve të shkarkimeve të gazeve serrë në oxhakët e gazeve të shkarkimit, duke shumëzuar përqendrimet e gazeve serrë në gazet e shkarkimit me rrjedhën e gazeve të shkarkimit.

Zbatimi i kësaj metode për përcaktimin e shkarkimeve të një gazi serrë nuk e pengon kompaninë të zbatojë cilëndo nga metodat e tjera të përshkruara në këtë pjesë për përcaktimin e shkarkimeve të gazeve të tjera serrë.

Metodat e aplikuara të kalibrimit dhe pasiguria e lidhur me pajisjet e përdorura pasqyrohen në planin e monitorimit.

C. MENAXHIMI DHE KONTROLLI I TË DHËNAVE

1. Sistemi i kontrollit

1.1. Kompania kryen një vlerësim të rrezikut për të identifikuar burimet e rrezikut të gabimeve në rrjedhën e të dhënave nga të dhënat parësore deri tek të dhënat përfundimtare në raportin e shkarkimeve dhe krijon, dokumenton, zbaton dhe mirëmban një sistem efektiv kontrolli, me qëllim që të sigurojë se raportet që rezultojnë nga aktivitetet e rrjedhës së të dhënave nuk përmbajnë pasaktësi materiale, janë në përputhje me planin e monitorimit dhe këtë rregullore. Kompania bën të disponueshëm vlerësimin e rrezikut ndaj autoritetit administrativ përgjegjës, sipas kërkesës. Kompania e bën gjithashtu të disponueshëm për qëllime të verifikimit.

1.2. Për qëllimet e pikës 1.1, kompania krijon, dokumenton, zbaton dhe mirëmban procedura të shkruara, veçmas nga plani i monitorimit, për aktivitetet e rrjedhës së të dhënave, si dhe për aktivitetet e kontrollit, dhe përfshin referenca dhe një përshkrim të këtyre procedurave në planin e monitorimit. Kompania vendos në dispozicion të autoritetit administrues përgjegjës sipas kërkesës çdo dokumentacion me shkrim të procedurave. Kompania gjithashtu vendos në dispozicion një dokumentacion të tillë për qëllime verifikimi.

1.3. Aktivitetet e kontrollit të cituara në pikën 1.2. përfshijnë, kur është e zbatueshme:

a) sigurimin e cilësisë së pajisjeve përkatëse të matjes;

b) sigurimin e cilësisë së sistemeve të teknologjisë së informacionit që siguron që sistemet përkatëse të jenë projektuar, dokumentuar, testuar, zbatuar, kontrolluar dhe mirëmbajtur në një mënyrë që siguron përpunimin e të dhënave të besueshme, të sakta dhe në kohë në përputhje me rreziqet e identifikuar në përputhje me pikën 1.1;

c) ndarjen e detyrave në aktivitetet e rrjedhës së të dhënave dhe aktivitetet e kontrollit, si dhe menaxhimin e kompetencave të nevojshme;

d) rishikimet e brendshme dhe vërtetimin e të dhënave;

e) korrigjimet dhe veprimet korrigjuese;

f) kontrollin e proceseve nga burime të jashtme;

g) mbajtjen e shënimeve dhe dokumentacionit duke përfshirë menaxhimin e versioneve të dokumenteve.

1.4. Për qëllimet e shkronjës (a), të pikës 1.3., kompania siguron që të gjitha pajisjet matëse përkatëse të kalibrohen, rregullohen dhe kontrollohen në intervale të rregullta, duke përfshirë para përdorimit, dhe të kontrollohen kundrejt standardeve të matjes të gjurmueshme me standardet ndërkombëtare të matjes, aty ku janë të disponueshme, dhe në proporcion me rreziqet e identifikuar.

a) Kur komponentët e sistemeve matëse nuk mund të kalibrohen, kompania identifikon ata komponentë në planin e monitorimit dhe të propozojë aktivitete alternative të kontrollit.

b) Kur zbulohet se pajisja nuk është në përputhje me kërkesat e performancës, kompania ndërmerr menjëherë veprimet e nevojshme korrigjuese.

1.5. Për qëllimet e shkronjës (d), të pikës 1.3, kompania shqyrton dhe vërteton të dhënat që rezultojnë nga aktivitetet e rrjedhës së të dhënave të përmendura në pikën 1.2.

Ky rishikim dhe vërtetim i të dhënave do përfshijë sa vijon:

a) një kontroll nëse të dhënat janë të plota;

b) një krahasim i të dhënave që kompania ka marrë, monitoruar dhe raportuar gjatë disa viteve;

c) një krahasim i të dhënave dhe vlerave që rezultojnë nga metoda të ndryshme monitorimi kur zbatohet më shumë se një metodë monitorimi.

1.6. Për qëllimet e shkronjës (e) të pikës 1.3., kompania siguron që, kur aktivitetet e rrjedhës së të dhënave ose aktivitetet e kontrollit konstatohet se nuk funksionojnë në mënyrë efektive, ose nuk respektojnë rregullat e përcaktuara në dokumentacionin e procedurave për ato aktivitete, të ndërmerren veprime korrigjuese dhe të dhënat e prekura korrigjohen pa vonesa të panevojshme.

1.7. Për qëllimet e shkronjës (f), të pikës 1.3., kur kompania jep një ose më shumë aktivitete të rrjedhës së të dhënave ose aktivitete kontrolli të përmendura në pikën 1.1, ajo merr masat e nevojshme për të siguruar që:

a) aktivitetet e kontraktuara të rrjedhës së të dhënave dhe të kontrollit kryhen në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje dhe i nënshtrohen monitorimit të cilësisë;

b) rezultatet e proceseve të kontraktuara dhe metodat e përdorura për realizimin e tyre përmbushin kërkesat e përcaktuara nga kompania;

c) të kontrollojë cilësinë e rezultateve dhe metodave të përmendura në pikën (b);

d) të sigurojë që aktivitetet e kontraktuara kryhen në mënyrë të tillë që ato të përgjigjen ndaj rreziqeve të qenësishme dhe rreziqeve të kontrollit të identifikuar në vlerësimin e rrezikut të përmendur në pikën 1.1.

1.8. Kompania monitoron efektivitetin e sistemit të kontrollit, duke përfshirë kryerjen e rishikimeve të brendshme dhe duke marrë parasysh gjetjet e verifikuesit gjatë verifikimit të raporteve të shkarkimeve dhe të raporteve të përmendura në pikën 2, të nenit 11 të kësaj rregullore. Kur kompania e sheh sistemin e kontrollit joefektiv ose jo në përputhje me rreziqet e identifikuar, ajo kërkon të përmirësojë sistemin e kontrollit dhe përditëson planin e monitorimit ose procedurat e shkruara themelore për aktivitetet e rrjedhës së të dhënave, vlerësimet e rrezikut dhe aktivitetet e kontrollit, sipas rastit.

2. Mungesa e të dhënave

2.1. Kur mungojnë të dhënat e rëndësishme për përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë të një anijeje për një ose më shumë udhëtime, kompania përdor të dhëna zëvendësuese të llogaritura në përputhje me metodën(at) alternative të treguara në planin e monitorimit të vlerësuar nga verifikuesi dhe, sipas rastit, të miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare.

Kur mungojnë të dhënat e rëndësishme për përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë të një anijeje për një ose më shumë udhëtime, për të cilat plani i monitorimit nuk liston metoda alternative monitorimi ose burime alternative të të dhënave për të vërtetuar të dhënat ose për adresimin e mungesës së të dhënave, kompania përdor një metodë vlerësimi të përshtatshme për përcaktimin e të dhënave zëvendësuese konservative për periudhën kohore të mungesës së parametrave përkatës.

2.2. Kur, për arsye teknike, është përkohësisht e pamundur të zbatohet plani i monitorimit i vlerësuar në mënyrë të kënaqshme nga verifikuesi dhe, kur është e zbatueshme, i miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, kompania zbaton një metodë të bazuar në burimet alternative të të dhënave të listuara në planin e monitorimit për qëllimin e kryerjes së kontrolleve konfirmuese, ose, nëse një alternativë e tillë nuk është e përfshirë në planin e monitorimit, një metodë alternative e cila ofron të dhëna zëvendësuese ose një vlerësim konservativ, derisa të jenë rikthyer kushtet për zbatimin e planit të miratuar të monitorimit.

Kompania merr të gjitha masat e nevojshme për të arritur një zbatim të shpejtë të planit të monitorimit.

2.3. Kur zbatohet një metodë vlerësimi sipas pikës 2.1 ose kur konstatohet një devijim i përkohshëm nga plani i monitorimit në përputhje me pikën 2.2, kompania është e detyruar, pa vonesa të pajustificuara, të miratojë një procedurë të shkruar për shmangien e përsëritjes së mungesës së të dhënave dhe të ndryshojë planin e monitorimit, në përputhje me nenin 7 të kësaj Rregullore.

SHTOJCA II

Monitorimi i informacioneve të tjera të rëndësishme

A. MONITORIMI NË BAZË TË UDHËTIMIT (NENI 9)

1. Për qëllimet e monitorimit të informacioneve të tjera të rëndësishme mbi bazën e çdo udhëtimi sipas pikës 1 të nenit 9 të rregullores, kompanitë respektojnë rregullat e mëposhtme:

a) data dhe ora e nisjes nga vendi i ankorimit dhe të mbërritjes në vendin e ankorimit konsiderohen duke përdorur orën mesatare të Greenwich (GMT/UTC). Koha e kaluar në det llogaritet bazuar në informacionin e nisjes dhe të mbërritjes në port duke përjashtuar ankorimin;

b) distanca e përshkruar mund të jetë ose distanca e rrugës më të drejtpërdrejtë midis portit të nisjes dhe portit të mbërritjes ose distanca reale e përshkruar. Në rast të përdorimit të distancës së rrugës më të drejtpërdrejtë midis portit të nisjes dhe portit të mbërritjes, merret parasysh një faktor korrigjues konservativ për të siguruar që distanca e përshkruar të mos nënvlerësohet ndjeshëm. Plani i monitorimit do të pasqyrojë se cila llogaritje e distancës përdoret dhe, nëse është e nevojshme, faktorin e korrigjimit të përdorur. Distanca e përshkruar përcaktohet nga vendi i ankorimit të portit të nisjes deri në vendin e ankorimit të portit të mbërritjes dhe shprehet në milje detare;

c) aktiviteti i transportit përcaktohet duke shumëzuar distancën e përshkruar me sasinë e ngarkesës së transportuar;

d) për anijet e pasagjerëve, numri i pasagjerëve përdoret për të shprehur ngarkesën e transportuar. Për të gjitha kategoritë e tjera të anijeve, sasia e ngarkesës së transportuar shprehet ose si tonë metrikë ose si metra kub standard ngarkesë, sipas rastit;

e) për anijet ro-ro, ngarkesa e transportuar përcaktohet si masa e ngarkesës në bord, e përcaktuar si masa aktuale ose si numri i njërive të ngarkesave (kamionë, makina, etj.) ose metra korsi të zëna shumëzuar me vlerat e paracaktuara për peshën e tyre.

Për qëllimet e kësaj rregullore, “anije ro-ro” do të thotë një anije e projektuar për transportin e njërive të transportit të ngarkesave “roll-on-roll-off³” ose me hapësira mallrash “roll-on-roll-off”;

f) për anijet me kontejnerë, ngarkesa e transportuar përkufizohet si pesha totale në ton metrikë e ngarkesës ose, në rast se kjo nuk ndodh, sasia e njërive ekuivalente prej 20 këmbësh (TEU) shumëzuar me vlerat e paracaktuara për peshën e tyre. Kur ngarkesa e transportuar nga një anije me kontejnerë përcaktohet në përputhje me udhëzimet ose instrumentet e zbatueshme të Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO) në përputhje me Konventën për Sigurinë e Jetës në Det (Konventa SOLAS), ai përkufizim konsiderohet se është në përputhje me këtë rregullore.

³ Shënim i përkthyesit: “Roll-On-Roll-Off” - Anijet me lëvizje (RORO ose ro-ro) janë anije mallrash të projektuara për të transportuar ngarkesa me rrota, të tilla si makina, motoçikleta, kamionë, kamionë gjysmërimorkio, autobusë, rimorkio dhe makina hekurudhore, të cilat lëvizin në dhe jashtë anijes me rrotat e tyre ose duke përdorur një mjet transportues modular, të tillë si një mjet transportues me platformë automobilistike.

Për qëllimet e kësaj rregullore, “anije me kontejnerë” do të thotë një anije e projektuar ekskluzivisht për transportin e kontejnerëve në hapësira të brendshme dhe në kuvertë;

g) përcaktimi i ngarkesës së transportuar për kategoritë e anijeve të ndryshme nga anijet e pasagjerëve, anijet ro-ro dhe anijet me kontejnerë do të mundësojë marrjen parasysh, kur është e zbatueshme, të peshës dhe vëllimit të ngarkesës së transportuar dhe të numrit të pasagjerëve të transportuar. Këto kategori përfshijnë, ndër të tjera, cisterna, transportues me shumicë, anije mallrash të përgjithshme, anije mallrash frigoriferike, transportues automjetesh dhe transportues të kombinuar.

2. Për të siguruar kushte uniforme për zbatimin e pikës 1, shkronja (g), Ministria përgjegjëse për transportin dhe Drejtoria e Përgjithshme Detare zbatojnë aktet dhe vendimet në zbatim të kësaj rregullore në përmbushje të rregullave teknike që specifikojnë parametrat e zbatueshëm për secilën nga kategoritë e tjera të anijeve të përmendura në atë pikë.

3. Në përputhje me rregullat e përmendura në pikat 1 dhe 2, kompanitë mund të zgjedhin gjithashtu të përfshijnë informacione specifike në lidhje me klasën e akullit të anijes dhe me lundrimin në akull.

B. MONITORIMI NË BAZË VJETORE (NENI 10)

Për qëllime të monitorimit të informacioneve të tjera të rëndësishme në baza vjetore, kompanitë respektojnë rregullat e mëposhtme:

1. Vlerat që monitorohen sipas nenit 10 përcaktohen nga grumbullimi i të dhënave përkatëse për udhëtim.

2. Efiçenca mesatare e energjisë monitorohet duke përdorur të paktën katër tregues: konsumi i karburantit për distancë, konsumi i karburantit për aktivitet transporti, shkarkimet e gazeve serrë për distancë dhe shkarkimet e gazeve serrë për aktivitet transporti, të cilët llogariten si më poshtë:

- a) Konsumi i karburantit për distancë = konsumi total vjetor i karburantit / distanca totale e përshkuar
- b) Konsumi i karburantit për aktivitet transporti = konsumi total vjetor i karburantit / aktiviteti total i transportit
- c) Shkarkimet e gazeve serrë për distancë = shkarkimet totale vjetore të gazeve serrë / distanca totale e përshkuar
- d) Shkarkimet e gazeve serrë për aktivitet transporti = shkarkimet totale vjetore të gazeve serrë / aktiviteti total i transportit.

3. Përveç kësaj, kur është e nevojshme, anijet mund të monitorojnë efiçencën mesatare të energjisë duke përdorur dy treguesit e mëposhtëm të efikasitetit të energjisë: konsumi i karburantit për kohën e kaluar në det dhe shkarkimet e gazeve serrë për kohën e kaluar në det, të cilat do të llogariten si më poshtë:

- a) Konsumi i karburantit për kohën e kaluar në det = konsumi total vjetor i karburantit / koha totale e kaluar në det
- b) Shkarkimet e gazeve serrë për kohën e kaluar në det = shkarkimet totale vjetore të gazeve serrë / koha totale e kaluar në det

Në përputhje me këto rregulla, kompanitë mund të zgjedhin gjithashtu të përfshijnë informacione specifike në lidhje me klasën e akullit të anijes dhe lundrimin nëpër akull, si dhe informacione të tjera në lidhje me karburantin e konsumuar dhe shkarkimet e gazeve serrë të shkarkuara, duke u diferencuar në bazë të kritereve të tjera të treguara në planin e monitorimit.

C. MONITORIMI I SHKARKIMEVE TOTALE TË GRUMBULLUARA TË GAZEVE SERRË TË PARASHIKUARA NË SHTOJCËN II, PJESA C, TË LIGJIT NR.155/2020, “PËR NDRYSHIMET KLIMATIKE” TË NDRYSHUAR, NË LIDHJE ME AKTIVITETET E TRANSPORTIT DETAR DHE TË INFORMACIONIT PËR TË JUSTIFIKUAR SHMANGIET NGA RAPORTIMI NË PËRPUTHJE ME LIGJIN PËRKATËS PËR KRIJIMIN E NJË SISTEMI PËR TREGTIMIN E KUOTAVE TË SHKARKIMIT TË GAZEVE ME EFEKT SERRË NË TRANSPORTIN DETAR NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË

1. Rregullat për monitorimin në baza vjetore shkarkimet totale të grumbulluara të një anijeje të gazeve serrë sipas parashikimeve të pjesës C, shtojca II, të ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, në lidhje me aktivitetet e transportit detar dhe që raportohen sipas kësaj rregullore.

- a) Kompanitë përcaktojnë sasi të përkatese të secilit gaz serrë veç e veç dhe totalin e këtyre sasive të shprehur në ekuivalent të CO₂.
- b) Kompanitë marrin në konsideratë sasi të secilit lloj karburanti të konsumuar për aktivitetet e transportit detar si pjesë e fushës së zbatimit të ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike” i ndryshuar, për periudhën gjatë së cilës anija ishte nën përgjegjësinë e tyre në lidhje me detyrimet e përcaktuara në këtë rregullore.
- c) Kompanitë, kur është e zbatueshme, kryejnë llogaritjet e përcaktuara në pikat 1.1. deri në 1.7 në rendin e përcaktuar më poshtë.

1.1. Parimi i përgjithshëm

Për qëllimin e monitorimit të shkarkimeve totale të grumbulluara të gazeve serrë të anijes që raportohen sipas ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, kompanitë zbatojnë formulat e përcaktuara në Pjesën A të Shtojcës I të kësaj rregullore, duke marrë parasysh llojet e shkarkimeve të gazeve serrë sipas parashikimeve të pjesës C, shtojca II, të ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike”, të ndryshuar.

1.2. Përjashtim nga parimi i përgjithshëm dhe përdorimi i faktorëve të shkarkimit në përputhje me parashikimet e ligjit “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së.

Me përjashtim nga pika 1.1, kompanitë nuk zbatojnë rregullat e përcaktuara në Pjesën A të Shtojcës I të kësaj rregulloreje, lidhur me përcaktimin e faktorëve të shkarkimit të CO₂, kur kompania përdor një lëndë djegëse që përmbush kriteret e qëndrueshmërisë dhe kriteret e kursimit të shkarkimeve të gazeve serrë për përdorimin e biomasës, që parashikohen në ligjin nr. 24/2023 “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme”, dhe në zbatim të vendimit “Për miratimin e kushteve dhe procedurave të veçanta për autorizimin e emetimeve të gazeve serrë nga instalimet dhe subjektet e rregulluara si dhe vendimit “Për monitorimin dhe raportimin e emetimeve të gazeve

serrë nga instalimet. Në raste të tilla, faktori i emetimit të CO₂ për fraksionin e biomasës së lëndës djegëse konsiderohet zero.

Me përjashtim nga pika 1.1, kompanitë nuk zbatojnë rregullat e përcaktuara në Pjesën A të Shtojcës I të kësaj rregulloreje, për sa i përket përcaktimit të faktorëve të shkarkimit të CO₂, kur kompania përdor karburante të rinovueshme me origjinë jobiologjike (RFNBO), karburante nga karbon i ricikluar (RCF) ose karburante sintetike me karbon të ulët. Në këto raste, faktori i shkarkimit të CO₂ përcaktohet në përputhje me vendimin “Për miratimin e kushteve dhe procedurave të veçanta për autorizimin e emetimeve të gazeve serrë nga instalimet dhe subjektet e rregulluara.

1.3 Përjashtim nga parimi i përgjithshëm në rastin e një udhëtimi midis një porti nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë apo të një Shteti Anëtar dhe një porti jashtë juridiksionit të RSH-së apo një Shteti Anëtar.

Në përputhje me shtrirjen gjeografike të parashikuar në ligjin “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së, sasitë e përlllogaritura sipas pikave 1.1 dhe 1.2 të kësaj pjese shumëzohen me 50 %, kur shkarkimet e gazeve serrë çlirohen nga një anije që kryen një udhëtim që nisët nga një port i ndalesës nën juridiksionin e RSH-së apo atij të një shteti anëtar dhe mbërrin në një port jashtë juridiksionit të RSH-së apo të një Shteti Anëtar, ose një udhëtim që nisët nga një port jashtë juridiksionit të një Shteti Anëtar apo RSH-së dhe që mbërrin në një port nën juridiksionin e RSH-së apo atij të një shteti anëtar.

1.4. Përjashtim nga parimi i përgjithshëm në rastin e shkarkimeve të CO₂ të parashikuara në ligjin “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së.

Me përjashtim nga pika 1.1, kur shkarkimet e CO₂ bien brenda fushës së zbatimit të ligjit “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së, në rastet kur këto sasi janë subjekt i ruajtjes gjeologjike të autorizuar ose të lidhjes së përhershme kimike në produkte pa çlirim në atmosferë, sasitë e këtyre emetimeve të llogaritura në përputhje me pikat 1.1, 1.2 dhe 1.3 të kësaj pjese shumëzohen me zero.

1.5. Përjashtim nga parimi i përgjithshëm në rastin e shkarkimeve të gazeve serrë nga një udhëtim ose aktivitete të parashikuara në nenet perkatëse të ligjit “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së”.

Me përjashtim nga pika 1.1, për qëllime të zbatimit të këtij seksioni, në rastet e shkarkimeve të gazeve serrë që bien brenda fushës së zbatimit të ligjit ‘Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë’, lidhur me shtrirjen gjeografike dhe distancën ndërmjet porteve për udhëtimet e kryera, sasitë e llogaritura në përputhje me pikat 1.1 deri në 1.4 të kësaj pjese shumëzohen me zero.

1.6. Përlllogaritja e shkarkimeve totale të gazeve serrë të anijes që raportohet sipas ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, në rastin kur kompania dëshiron të përfitojë nga përjashtimi i parashikuar në ligjin “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së.

Kompanitë që dëshirojnë të përfitojnë nga përjashtimi për anijet e klasës së akullit, sipas parashikimeve të ligjit “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së, zbresin 5 % nga sasitë e përlllogaritura në përputhje me pikat 1.1 deri në 1.5 të këtij seksioni, sipas rastit.

1.7. Përlllogaritja e shkarkimeve totale të gazeve serrë të anijes që raportohen sipas ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, duke marrë në konsideratë nenet perkatese të ligjit “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së.

Kompanitë përlllogarisin sasinë totale të secilit gaz për qëllime të përcaktimit të shkarkimeve totale të gazeve me efekt serrë të anijes, të cilat raportohen në përputhje me ligjin nr. 155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, të ndryshuar.

2.Monitorimi i informacionit të nevojshëm për të justifikuar zbatimin e çdo shmangieje të raportimit nga dispozitat përkatëse të ligjit “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së.

2.1. Në rastet kur shkarkimet e gazeve me efekt serrë bien brenda fushës së zbatimit të ligjit “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së, kompanitë monitorojnë, për periudhën gjatë së cilës anija ka qenë nën përgjegjësinë e tyre, informacionin e mëposhtëm për çdo lloj shmangieje të parashikuar në këto dispozita, për çdo udhëtim:

- (a) portin e nisjes dhe portin e mbërritjes, përfshirë datën dhe orën e nisjes dhe mbërritjes;
- (b) sasinë dhe faktorin e shkarkimit për çdo lloj karburanti të konsumuar, duke marrë parasysh dispozitat e përcaktuara në pikën 1.2.
- (c) shkarkimet e gazeve me efekt serrë të lëshuara, të llogaritura në përputhje me pikat 1.1, 1.2 dhe 1.3;
- (d) distanca e përshkuar;
- (e) koha e kaluar në det.

2.2. Kur të gjitha shkarkimet e gazeve me efekt serrë të lëshuara nga një anije gjatë një periudhe raportimi bien brenda fushës së zbatimit të dispozitat e ligjit “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së dhe, sipas planifikimit të saj, anija kryen më shumë se 300 udhëtime gjatë asaj periudhe raportimi,

kompania nuk është e detyruar të monitorojë informacionin e përmendur në pikën 2.1 të kësaj pjese mbi bazë për çdo udhëtim për atë anije gjatë asaj periudhe raportimi.

2.3. Kur shkarkimet e gazeve me efekt serrë bien brenda fushës së zbatimit të ligjit “Për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në RSH-së, kompanitë japin informacion në lidhje me klasën e akullit të anijes.

SHTOJCA III

Elemente që merren parasysh për aktet nënligjore të miratuara në zbatim të neneve 16 dhe 17.

A. PROCEDURAT E VERIFIKIMIT

- a) Kompetencat e verifikuesve,
- b) dokumentet që do t'u ofrohen verifikuesve nga kompanitë,
- c) vlerësimi i rrezikut që kryhet nga verifikuesit,
- d) vlerësimi i konformitetit të planit të monitorimit,
- e) verifikimi i raportit të shkarkimeve,
- f) niveli i materialitetit,
- g) siguria e arsyeshme e verifikuesve,
- h) anomalitë dhe mospërputhjet,
- i) përmbajtja e raportit të verifikimit,
- j) rekomandimet për përmirësime,
- k) komunikimi ndërmjet kompanive, verifikuesve dhe Komisionit.

B. AKREDITIMI I VERIFIKUESVE

- a) Si mund të kërkohet akreditimi për aktivitetet e transportit detar,
- b) Si do të vlerësohen verifikuesit nga Organizmi kombëtar i akreditimit për të lëshuar një certifikatë akreditimi,
- c) Si do të kryejë Organizmi kombëtar i akreditimit mbikëqyrjen e nevojshme për të konfirmuar vazhdimin e akreditimit,
- d) kërkesat për Organizmin kombëtar të akreditimit në mënyrë që të jetë kompetent për të ofruar akreditim për verifikuesit për aktivitetet e transportit detar, duke përfshirë referencën ndaj standardeve të harmonizuara.

