

URDHËR
Nr. 78, datë 15.4.2024

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR TRANSPORTIN AJROR TË
MALLRAVE TË RREZIKSHME NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË¹**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të nenit 126, pika 2, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, si dhe në zbatim të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, nënshkruar më 7 dhjetor 1944, në Çikago, miratuar me dekret të Presidentit nr. 7438, datë 1.12.1990, “Për aderimin në Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (ICAO) dhe në protokollin për tekstin autentik tregjuhësh të kësaj Konvente”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për transportin ajror të mallrave të rrezikshme në Republikën e Shqipërisë”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Urdhri i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 197, datë 10.5.2021, “Për miratimin e rregullores për transportin ajror të mallrave të rrezikshme në Republikën e Shqipërisë”, shfuqizohet.
3. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.
Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

**ZËVENDËSKRYEMINISTËR DHE MINISTËR
I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

RREGULLORE
**PËR TRANSPORTIN AJROR TË MALLRAVE TË RREZIKSHME NË REPUBLIKËN
E SHQIPËRISË**

KAPITULLI 1
KUSHTET E PËRGJITHSHME

Neni 1
Qëllimi

Kjo rregullore përcakton rregullat për transportin e sigurt ajror të mallrave të rrezikshme.

Neni 2
Përkufizime

Termat e përdorur në këtë rregullore kanë kuptimin e mëposhtëm:

- a) “Avion mallrash” nënkupton çdo avion, i cili transporton mallra ose pronë, por jo pasagjerë;
- b) “Mallra të rrezikshme” nënkupton sende ose substanca të cilat kanë cilësitë që të rrezikojnë shëndetin, sigurinë, pronën ose mjedisin dhe që janë treguar në listën e mallrave të rrezikshme në udhëzimet teknike ose të cilat janë klasifikuar sipas këtyre udhëzimeve;
- c) “Aksident me mallra të rrezikshme” nënkupton një ngjarje e shoqëruar dhe e lidhur me transportin ajror të mallrave të rrezikshme, e cila rezulton me plagosje fatale ose të rëndë të një personi ose në një dëmtim të madh të pronës ose mjedisit;

¹ Ky urdhër është në përputhje me aneksin 18, edicioni i 4-t, të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (ICAO).

c) “Incident me mallra të rrezikshme” nënkupton një ngjarje, ndryshe nga aksidenti me mallra të rrezikshme, e cila:

i. është e shoqëruar dhe e lidhur me transportin ajror të mallrave të rrezikshme, e cila jo domosdoshmërisht ndodh në bord të avionit dhe që rezulton me plagosje të një personi, dëmtim të pronës ose mjedisit, zjarr, thyerje, derdhje apo pikime të lëngjeve ose rrezatim, ose ndonjë evidencë tjetër që tregon se nuk është ruajtur integriteti i paketimit; ose

ii. lidhet me transportin e mallrave të rrezikshme dhe e cila rrezikon avionin ose personat që janë në të.

d) “Dokument i mallrave të rrezikshme” nënkupton një dokument, i cili është i specifikuar nga udhëzimet teknike dhe përmban informacion rreth mallrave të rrezikshme;

dh) “Kontejner mallrash” nënkupton një mjet për transportin e materialeve radioaktive, i projektuar për të lehtësuar transportin e këtyre materialeve, qoftë të paketuara apo jo dhe nëpërmjet një ose më shumë mënyrash transporti, por që nuk përfshin pajisjen unike të ngarkimit;

e) “Agjent i përpunimit të mallrave” nënkupton një agjent i cili kryen për llogari të operatorit disa apo të gjitha funksionet e këtij të fundit përfshirë pritjen, ngarkimin, shkarkimin, transferimin ose përpunime të tjera të pasagjerëve ose mallrave;

ë) “Numri ID” nënkupton një numër identifikimi i specifikuar në udhëzimet teknike për një artikull të mallrave të rrezikshme për të cilin nuk është caktuar një numër UN;

f) “Pako e sipërme” (*overpack*) nënkupton një mbështjellëse, e përdorur nga një dërgues i vetëm, për të mbajtur një ose më shumë pako dhe për të formuar një njësi përpunimi, për të lehtësuar përpunimin dhe ruajtjen, por që nuk përfshin një pajisje të ngarkimit të njësisë;

g) “Pako” nënkupton produkti i plotë përfundimtar i operacionit të paketimit që konsiston në paketimin dhe përgatitjen e përmbajtjes së saj për transport;

gj) “Paketim” nënkupton kutitë dhe përbërësit ose materialet e tjera të nevojshme për kutinë për të kryer funksionet e saj mbajtëse;

h) “Emri vetjak i ngarkimit” nënkupton emri që duhet të përdoret për të përshkruar një artikull ose substancë në të gjitha dokumentet e ngarkimit dhe njoftimet dhe, kur është e përshtatshme, në paketimet;

i) “Plagosje e rëndë” nënkupton një plagosje që i ka ndodhur një personi në një aksident, e cila:

i. kërkon shtrimin në spital për më shumë se 48 orë, duke filluar brenda shtatë ditësh nga data kur është marrë plaga; ose

ii. rezulton në thyerjen e ndonjë kocke (me përjashtim të frakturave të thjeshta të gishtërinjve ose hundës); ose

iii. përfshin çarje të cilat shkaktojnë hemorragji të rënda, dëmtim të nervave, muskujve ose tendinëve; ose

iv. përfshin dëmtime të organeve të brendshme; ose

v. përfshin djegie të shkallës së dytë ose të tretë, ose çdo djegie që përfshin më shumë se 5% të sipërfaqes së trupit; ose

vi. përfshin ekspozim të vërtetuar kundrejt substancave infektive ose dëmtime rrezatimi;

j) “Udhëzimet teknike” nënkupton udhëzimet teknike për transportin ajror të sigurt të mallrave të rrezikshme, dokumenti nr. 9284, i hartuar dhe publikuar periodikisht në përputhje me procedurën e përcaktuar, nga Këshilli i ICAO-s.

Shënim 1. Çdo botim i udhëzimeve teknike përcakton në hyrjen e tij datat ndërmjet të cilave ai është i vlefshëm.

Shënim 2. Praktika e përgjithshme e industrisë është që të ndiqen rregullat e mallrave të rrezikshme të LATA-s, të cilat janë botuar në mënyre më të shpeshtë se udhëzimet teknike. Kërkesat e rregullave të LATA-s janë ose të njëjta ose më të forta se kërkesat e udhëzimeve teknike. Në këtë rast, përputhja me rregullat e LATA-s do të rezultojë automatikisht në përputhjen me udhëzimet teknike.

k) “Numri i UN-së” nënkupton numri me katër shifra i caktuar nga Komiteti i Ekspertëve të Kombeve të Bashkuara për Mallrat e Rrezikshme, për të identifikuar një substancë ose një grup të veçantë substancash;

l) “Pajisja e ngarkimit të njësisë” nënkupton çdo tip kontejneri mallrash, avioni, palete e projektuar për ngarkimin në një avion, por nuk përfshin një kontejner mallrash për materiale radioaktive ose një pako të sipërme;

ll) “Operator shqiptar” nënkupton një operator avioni, i cili zotëron një certifikatë të operatorit ajror të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

m) “Miratimi” nënkupton një autorizim i dhënë nga Autoriteti i Aviacionit Civil, për:

i. transportin e mallrave të rrezikshme të ndaluara në avionë pasagjerësh dhe/ose mallrash, ku udhëzimet teknike përcaktojnë se mallra të tilla mund të transportohen me miratim; ose

ii. qëllime të tjera të parashikuara në udhëzimet teknike.

Shënim. Në mungesë të një referimi specifik në udhëzimet teknike që lejon dhënien e një miratimi, mund të kërkohet një përjashtim.

n) “Dërgesa” nënkupton një ose më shumë pako mallrash të rrezikshme të pranuar nga një operator nga një dërgues në të njëjtën kohë dhe në një adresë, të marra në një lot dhe duke lëvizur në një marrës në një adresë destinacioni;

nj) “Operator i postës i përcaktuar” nënkupton çdo entitet qeveritar ose jo qeveritar zyrtarisht i përcaktuar nga një vend anëtar të Unionit Universal Postar (UPU), për të operuar shërbime postare dhe për të përmbushur detyrimet që lindin nga aktet e Konventës së UPU në territorin e tyre;

o) “Anëtar i ekuipazhit” nënkupton një person i caktuar nga një operator në detyrë në një avion gjatë një periudhe shërbimi fluturimi;

p) “Përjashtim” (*exception*) nënkupton një dispozitë në këtë rregullore e cila përjashton një artikull specifik të mallrave të rrezikshme nga kërkesat normalisht të zbatueshme për atë artikull;

q) “Përjashtim” (*exemption*) nënkupton një autorizim, i ndryshëm nga një miratim, i dhënë nga Autoriteti i Aviacionit Civil përkatës që ofron shmangien e detyrimit të përcaktuar nga parashikimet e udhëzimeve teknike;

r) “Anëtar i ekuipazhit të fluturimit” nënkupton një anëtar i licencuar i ekuipazhit i ngarkuar me detyra thelbësore për funksionimin e një avioni gjatë një periudhe shërbimi fluturimi;

rr) “Operatori” nënkupton një person, organizatë ose ndërmarrje e angazhuar ose që ofron të angazhohet në një operim avioni;

s) “Avion pasagjerësh” nënkupton një avion që transporton çdo person përveç një anëtari të ekuipazhit, punonjës të një operatori në cilësinë zyrtare, një përfaqësues të autorizuar të një autoriteti kombëtar përkatës ose një person që shoqëron një ngarkesë ose ngarkesë tjetër;

sh) “Piloti në komandë” nënkupton pilotin e caktuar nga operatori, ose në rastin e aviacionit të përgjithshëm, pronari, si komandues dhe i ngarkuar për kryerjen e sigurt të një fluturimi;

t) “Shteti i origjinës” nënkupton shtetin në territorin e të cilit ngarkesa u ngarkua për herë të parë në një avion;

th) “Shteti i operatorit” nënkupton shtetin në të cilin ndodhet vendi kryesor i biznesit të operatorit ose, nëse nuk ka një vend të tillë biznesi, vendbanimi i përhershëm i operatorit.

KAPITULLI 2 ZBATUESHMËRIA

Neni 3

Udhëzimet teknike të mallrave të rrezikshme

1. Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti përgjegjës për sigurimin e zbatimit të kësaj rregulloreje. Autoriteti i Aviacionit Civil njofton ICAO-n për përcaktimin e autoritetit përgjegjës.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil merr masat e nevojshme për të siguruar se parashikimet e detajuara të përfshira në udhëzimet teknike zbatohen. Autoriteti i Aviacionit Civil, gjithashtu, merr masat e nevojshme për të siguruar përputhshmërinë me çdo ndryshim të udhëzimeve teknike që mund të publikohet gjatë periudhës së specifikuar të zbatueshmërisë së një botimi të udhëzimeve teknike.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të informojë ICAO-n për vështirësitë e hasura në zbatimin e udhëzimeve teknike dhe për çdo ndryshim që do të ishte e nevojshme të kryhej.

4. Edhe pse një ndryshim i udhëzimeve teknike me një zbatueshmëri të menjëhershme për arsye sigurie, ende nuk është zbatuar në Republikën e Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të lehtësojë lëvizjen e mallrave të rrezikshme, të dërguara nga një shtet tjetër, në territorin e Republikës së Shqipërisë, në përputhje me atë ndryshim, nëse mallrat janë në përputhje të plotë me kërkesat e rishikuara.

5. Në interes të sigurisë dhe të minimizimit të ndërprerjeve në transportin ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marrë gjithashtu, masat e nevojshme për të arritur përputhshmërinë me këtë rregullore dhe udhëzimet teknike për operimet e avionëve civilë vendës.

6. Nëse miratohen parashikime të ndryshme nga ato të specifikuara në udhëzimet teknike, Autoriteti i Aviacionit Civil njofton menjëherë ICAO-n për këto ndryshime shtetërore për botim në udhëzimet teknike.

Shënim. Autoriteti i Aviacionit Civil pritet të njoftojë një ndryshim në parashikimet e lartpërmendura sipas nenit 38 të Konventës vetëm nëse nuk është në gjendje të pranojë natyrën detyruese të udhëzimeve teknike. Kur janë miratuar parashikime të ndryshme nga udhëzimet teknike, ato do të raportohen sipas pikës 5 të këtij neni.

7. Kur Shqipëria është shteti i operatorit, i cili ka zbatuar kërkesa më kufizuese sesa ato të specifikuara në udhëzimet teknike, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar njoftimin e këtyre ndryshimeve të operatorit, tek ICAO-ja për botim në udhëzimet teknike.

Neni 4 Zbatueshmëria

1. Kërkesat e kësaj rregulloreje zbatohen për të gjitha operimet ndërkombëtare dhe kombëtare të avionëve civilë.

2. Në rastet që parashikohen në mënyrë specifike në udhëzimet teknike, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të japë një miratim, me kusht që në raste të tilla, një nivel i përgjithshëm sigurie në transport i barabartë me nivelin e sigurisë të parashikuar në udhëzimet teknike është arritur.

3. Në rastet:

a) me urgjencë ekstreme; ose
b) kur format e tjera të transportit janë të papërshtatshme; ose
c) kur respektimi i plotë i kërkesave të përcaktuara është në kundërshtim me interesin publik, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të japë një përjashtim nga parashikimet e udhëzimeve teknike me kusht që në raste të tilla të bëhet çdo përpjekje për të arritur një nivel të përgjithshëm sigurie në transport, i cili është i barabartë me nivelin e sigurisë të parashikuar në udhëzimet teknike.

4. Për shtetin e mbikalimit, nëse asnjë nga kriteret për dhënien e një përjashtimi nuk është relevant, mund të jepet një përjashtim bazuar vetëm nëse besohet se është arritur një nivel ekuivalent sigurie në transportin ajror.

Shënim 1. Për qëllimet e miratimeve, "Shtetet e interesuara" janë shteti i origjinës dhe i operatorit, përveç rasteve kur specifikohet ndryshe në udhëzimet teknike.

Shënim 2. Për qëllime të përjashtimeve, "Shtetet e interesuara" janë shtetet e origjinës, operatorit, tranzitit, fluturimit dhe destinacionit.

Shënim 3. Udhëzimet për procesimin e përjashtimeve, duke përfshirë shembuj të urgjencës ekstreme, mund të gjenden në Shtojcën e udhëzimeve teknike (pjesa S-1, kapitulli 1, 1.2 dhe 1.3).

Shënim 4. Referojuni nenit 9 për mallrat e rrezikshme të ndaluara për transport ajror në çdo rrethbanë.

Shënim 5. Nuk synohet që kjo rregullore të interpretohet se i kërkon një operatori të transportojë një artikull ose substancë të caktuar ose si pengim i një operatori nga zbatimi i kërkesave të veçanta për transportin e një artikulli ose lënde të caktuar.

Neni 5

Përrjashtimet (exceptions)

1. Artikujt dhe substancat që përndryshe do të klasifikoheshin si mallra të rrezikshme, por që kërkohen të jenë në bordin e avionit në përputhje me kërkesat përkatëse të vlefshmërisë ajrore dhe rregulloret e funksionimit të operimit, ose për ato qëllime të specializuara të identifikuar në udhëzimet teknike, përjashtohen nga parashikimet e kësaj rregulloreje.

2. Kur artikujt dhe substancat e destinuar si zëvendësues për ato të përshkruara në pikën 1 ose që janë hequr për zëvendësim, transportohen në një avion, ato transportohen në përputhje me parashikimet e kësaj rregulloreje, përveçse siç lejohet në udhëzimet teknike.

3. Artikujt dhe substancat specifike të transportuara nga pasagjerët ose anëtarët e ekuipazhit përjashtohen nga parashikimet e kësaj rregulloreje në masën e specifikuar në udhëzimet teknike.

KAPITULLI 3

IDENTIFIKIMI DHE KLASIFIKIMI I MALLRAVE TË RREZIKSHME

Neni 6

Klasifikimi

Klasifikimi i një artikulli ose substance duhet të jetë në përputhje me parashikimet e udhëzimeve teknike.

Shënim. Përkufizimet e detajuara të klasave të mallrave të rrezikshme janë të përfshira në udhëzimet teknike. Këto klasa identifikojnë rreziqet e mundshme që lidhen me transportin e mallrave të rrezikshme nga ajri dhe janë ato të rekomanduara nga Komiteti i Ekspertëve të Kombeve të Bashkuara për Transportin e Mallrave të Rrezikshme.

KAPITULLI 4

KUFIZIMET NË TRANSPORTIN AJROR TË MALLRAVE TË RREZIKSHME

Neni 7

Mallrat e rrezikshme të lejuara për transport nga ajri

Transporti i mallrave të rrezikshme nga ajri ndalohet përveç rasteve sipas përcaktimeve të kësaj rregulloreje dhe specifikimet dhe procedurat e detajuara në udhëzimet teknike.

Neni 8

Mallrat e rrezikshme të ndaluara për transport nga ajri, përveçse kur janë të përjashtuara

Mallrat e rrezikshme të përshkruara në këtë nen, ndalohen të transportohen në avion, përveçse kur përjashtohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil, sipas kushteve të nenit 4, pika 3, ose kur parashikimet e udhëzimeve teknike tregojnë se ato mund të transportohen nën një miratim të lëshuar nga shteti i origjinës:

- a) mallrat e rrezikshme, të cilat janë identifikuar nga udhëzimet teknike si të ndaluara për transport ajror në rrethana normale; si dhe
- b) kafshët e gjalla të infektuara.

Neni 9

Mallrat e rrezikshme të ndaluara për transport nga ajri nën çdo rrethanë

Artikujt dhe substancat që janë identifikuar në mënyrë specifike me emër ose me përshkrim të përgjithshëm në udhëzimet teknike si të ndaluar për transport ajror në çdo rrethanë nuk transportohen në asnjë avion.

KAPITULLI 5 PAKETIMI

Neni 10

Kërkesa të përgjithshme

Mallrat e rrezikshme paketohen në përputhje me parashikimet e këtij kapitulli dhe për sa përcaktohet në udhëzimet teknike.

Neni 11

Paketimet

1. Mallrat e rrezikshme paketohen me paketim të cilësisë së mirë dhe të pacenueshëm, të projektuar dhe të mbyllur, në mënyrë të tillë që të ndalojë rrjedhjet apo derdhjet që mund të ndodhin në kushte normale të transportit, lagështirës, presionit apo vibrimeve.

2. Paketimi duhet të jetë i përshtatshëm për përmbajtjen. Paketimi, i cili është në kontakt direkt me substancat e rrezikshme duhet të jetë rezistent kundrejt çdo kimikati apo nga ndonjë efekt tjetër i këtyre substancave.

3. Paketimi duhet të plotësojë kërkesat e specifikimeve të udhëzimeve teknike për materiale dhe konstruksione.

4. Paketimi testohet në përputhje me parashikimet e udhëzimeve teknike.

5. Paketimi, funksioni bazë i të cilit është mbajtja e lëngjeve, duhet të jetë në gjendje t'i rezistojë, pa rrjedhur, presionit të përcaktuar në udhëzimet teknike.

6. Paketimet e brendshme do të jenë aq të paketuara, mbështjellë, të siguruar për të parandaluar thyerjet, rrjedhjet dhe për të kontrolluar lëvizjen e tyre brenda paketimit të jashtëm gjatë kushteve normale të transportit. Materialet e veshjes së brendshme dhe materialet thithëse nuk duhet të reagojnë në mënyrë të rrezikshme me përmbajtjen e pakos.

7. Asnjë paketim nuk ripërdoret deri sa ai të jetë inspektuar dhe të jetë gjetur pa korrozion apo dëmtime të tjera. Kur një paketim ripërdoret, duhet të merren të gjitha masat për të ndaluar ndotjen e përmbajtjes së ngarkesës pasardhëse.

8. Nëse për shkak të natyrës së përmbajtjes së tyre të mëparshme, pako të ndotura bosh mund të përbëjnë rrezik, ato duhet të mbyllen fortë dhe të trajtohen sipas rrezikut që paraqesin.

9. Asnjë sasi e dëmshme e substancave të rrezikshme nuk duhet të gjendet në pjesën e jashtme të paketimit.

KAPITULLI 6 SHËNIMI DHE ETIKETIMI

Neni 12

Etiketimi

Përveçse kur është specifikuar ndryshe në udhëzimet teknike, çdo paketim i mallrave të rrezikshme etiketohet me etiketën e saktë dhe në përputhje me parashikimet e përcaktuara në këto udhëzime.

Neni 13

Shënimi

1. Përveçse kur është specifikuar ndryshe në udhëzimet teknike, çdo pako me mallra të rrezikshme shënohet me emrin ekzakt të dërguesit të mallit, të përmbajtjes së tij, dhe kur i është caktuar, numrin e përcaktuar UN, si dhe me shënime të tjera sipas përcaktimeve në udhëzimet teknike.

2. *Shenjat e specifikimeve në paketim.* Përveç nëse parashikohet ndryshe në udhëzimet teknike, çdo paketim i prodhuar sipas një specifikimi të përmbajtur në ato udhëzime shënohet në përputhje me parashikimet e duhura të atyre udhëzimeve dhe asnjë paketim nuk shënohet me një shenjë të specifikimit të paketimit, përveç nëse plotëson specifikimet e përshtatshme të paketimit të përfshira në ato udhëzime.

Neni 14

Gjuhët për t'u përdorur për shënimin

Krahas gjuhës që mund të kërkohet nga vendi i dërgimit të mallit, për mbishkrimet lidhur me mallrat e rrezikshme përdoret dhe gjuha angleze, për sa kohë nuk është gjetur një mënyrë më e përshtatshme për përdorim universal.

KAPITULLI 7

PËRGJEGJËSITË E DËRGUESIT TË MALLIT

Neni 15

Kërkesat e përgjithshme

Përpara se një person të ofrojë një pako ose pako të përbërë të mallrave të rrezikshëm për transport ajror, ai person duhet të garantojë, se mallrat nuk janë të ndaluara për t'u transportuar me ajër dhe ato janë klasifikuar siç duhet, paketuar, shënuar, etiketuar dhe shoqëruar me një dokument të lëshuar siç duhet për transportin e mallrave të rrezikshme, siç përcaktohet në këtë rregullore dhe udhëzimet teknike.

Neni 16

Dokumenti i transportit të mallrave të rrezikshme

1. Përveçse kur përcaktohet ndryshe në udhëzimet teknike, personi që ofron mallra të rrezikshme për transport nga ajri, plotëson, nënshkruan dhe siguron për operatorin, dokumentin e transportit të mallrave të rrezikshme, i cili përmban informacionin e kërkuar nga ato udhëzime.

2. Dokumenti i transportit përmban një deklaratë të nënshkruar nga personi që ofron mallra të rrezikshme për transport nga ajri, që tregon se mallrat e rrezikshme janë përshkruar plotësisht dhe me kujdes, nëpërmjet emrave të tyre të dërgimit dhe që ato janë klasifikuar siç duhet, paketuar, shënuar dhe etiketuar në kushtet e duhura për transport nga ajri në përputhje me rregulloret përkatëse.

Neni 17

Gjuhët për t'u përdorur

Krahas gjuhës që mund të kërkohet nga vendi i dërgimit të mallit, për plotësimin e deklaratës së dërguesit të mallrave që shoqëron mallrat e rrezikshme, përdoret dhe gjuha angleze, për sa kohë nuk është gjetur një mënyrë më e përshtatshme për përdorim universal.

KAPITULLI 8

PËRGJEGJËSITË E OPERATORIT (TRANSPORTUESIT)

Neni 18

Pranimi për transport

1. Një operator nuk do të pranojë mallra të rrezikshëm për transport nga ajri, përveçse, kur:

a) mallrat e rrezikshme shoqërohen nga një dokument transporti i kompletuar i mallrave të rrezikshme, përveç rastit kur udhëzimet teknike tregojnë se një dokument i tillë nuk kërkohet; dhe

b) deri sa pako, pako e sipërme ose kontejneri i mallrave që përmban mallrat e rrezikshme është kontrolluar në përputhje me procedurat e pranimit të përfshira në udhëzimet teknike.

Shënim 1. Shih kapitullin 12 në lidhje me raportimin e aksidenteve dhe incidenteve të mallrave të rrezikshme.

Shënim 2. Parashikimet e veçanta në lidhje me pranimin e pakove të sipërme përmbahen në udhëzimet teknike.

2. Një operator zhvillon dhe përdor një listë kontrolli pranimi si një ndihmë për pajtueshmërinë me pikën 1.

Neni 19

Ngarkimi dhe vendosja

Pakot dhe pakot e sipërme që përmbajnë mallra të rrezikshme dhe kontejnerët e mallrave që përmbajnë materiale radioaktive ngarkohen dhe vendosen në një avion në përputhje me parashikimet e udhëzimeve teknike.

Neni 20

Inspektimi për dëme ose rrjedhje

1. Pakot dhe pakot e sipërme që përmbajnë mallra të rrezikshme dhe kontejnerët e mallrave që përmbajnë materiale radioaktive duhet të inspektohen për dëshmi të rrjedhjeve ose dëmtimeve përpara se të ngarkohen në një avion ose në një pajisje të ngarkesës së njësisë. Pakot, pakot e sipërme ose kontejnerët e mallrave me rrjedhje ose të dëmtuara nuk duhet të ngarkohen në një avion.

2. Një pajisje e ngarkesës së njësisë nuk duhet të ngarkohet në një avion përveç se nëse pajisja është inspektuar dhe është gjetur e lirë nga çdo dëshmi e rrjedhjes ose dëmtimit të ndonjë malli të rrezikshëm që përmban.

3. Kur ndonjë pako mallrash të rrezikshme e ngarkuar në një avion duket se është e dëmtuar ose rrjedh, operatori duhet ta largojë atë nga avioni, ose të organizojë heqjen e saj nga një autoritet ose organizatë përkatëse, dhe më pas të sigurojë që pjesa e mbetur e ngarkesës të jetë në gjendjen e duhur për transport ajror dhe që asnjë pako tjetër të mos jetë kontaminuar.

4. Pakot ose pako e sipërme që përmbajnë mallra të rrezikshme dhe kontejnerët e mallrave që përmbajnë materiale radioaktive duhet të inspektohen për shenja dëmtimi ose rrjedhjeje gjatë shkarkimit nga avioni ose pajisja e ngarkesës së njësisë. Nëse ka dëshmi të dëmtimit ose rrjedhjes, zona ku mallrat e rrezikshme ose pajisja e ngarkesës së njësisë është vendosur në avion inspektohet për dëmtime ose ndotje.

Neni 21

Kufizimet e ngarkesës në kabinën e pasagjerëve ose kuvertën e fluturimit

Operatori i një avioni, në të cilin transportohen mallra të rrezikshme si ngarkesë, garanton që mallrat e rrezikshme nuk janë transportuar në kabinën e pasagjerëve apo në kuvertën e fluturimit, me përjashtim të rrethanave të lejuara nga kushtet e përcaktuara në udhëzimet teknike.

Neni 22

Heqja e ndotjes

1. Operatori i një avioni në të cilin transportohen mallra të rrezikshme garanton se çdo ndotje e gjetur, si rrjedhojë e rrjedhjes apo e dëmtimit të pakove, pakove të sipërme apo kontejnerëve të mallrave të rrezikshme është hequr pa vonesë.

2. Një avion i ndotur me materiale radioaktive ndalohet menjëherë nga operimi dhe nuk kthehet në shërbim deri sa nivelet e rrezatimit në çdo sipërfaqeje të arritshme të tij, si dhe ndotja e lirë nuk janë më shumë se vlerat e treguara në udhëzimet teknike.

Neni 23

Ndarja dhe izolimi

1. Pakot që përmbajnë mallra të rrezikshme të cilat mund të reagojnë në mënyrë të rrezikshme njëra me tjetrën nuk duhet të vendosen në avionë pranë njëri-tjetrit ose në një pozicion që do të lejonte ndërveprimin midis tyre në rast rrjedhjeje.

2. Pakot e substancave toksike dhe infektive vendosen në një avion në përputhje me parashikimet e udhëzimeve teknike.

3. Pakot e materialeve radioaktive vendosen në një avion në mënyrë që ato të jenë të ndara nga njerëzit, kafshët e gjallë dhe filmit të pazhvilluar, në përputhje me parashikimet në udhëzimet teknike.

Neni 24

Sigurimi i ngarkesave të mallrave të rrezikshme

Kur mallrat e rrezikshme që i nënshtrohen parashikimeve të përfshira këtu ngarkohen në një avion, operatori duhet të mbrojë mallrat e rrezikshme që të mos dëmtohen dhe do t'i sigurojë këto mallra në avion në atë mënyrë që të parandalojë ndonjë lëvizje në fluturim e cila do të ndryshonte orientimin e pakove. Për pakot që përmbajnë materiale radioaktive, sigurimi duhet të jetë adekuat për të siguruar që kërkesat e nenit 23 të përmbushen në çdo kohë.

Neni 25

Ngarkimi në avion mallrash

Pakot e mallrave të rrezikshme që mbajnë etiketën "*Vetëm avion mallrash*" ngarkohen në përputhje me parashikimet në udhëzime teknike.

KAPITULLI 9

OFRIMI I INFORMACIONIT

Neni 26

1. Operatori i një avioni në të cilin transportohen mallra të rrezikshme duhet t'i sigurojë pilotit në komandë sa më shpejt që të jetë e mundur, përpara nisjes së avionit informacion me shkrim siç specifikohet në udhëzimet teknike.

2. Operatori duhet të sigurojë një informacion të tillë në Manualin e Operimeve, i cili do t'i mundësojë ekuipazhit të fluturimit të kryejë përgjegjësitë e tij në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme dhe do të japë udhëzime për veprimet që duhet të ndërmerren në rastet e emergjencave që përfshijnë mallra të rrezikshme.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që informacioni të publikohet në atë mënyrë që pasagjerët të paralajmërohen për llojet e mallrave të rrezikshme që u ndalohet të transportojnë në bordin e një avioni siç parashikohet në udhëzimet teknike.

4. Operatorët, dërguesit ose organizatat e tjera të përfshira në transportin e mallrave të rrezikshme nga ajri, duhet t'i japin personelit të tyre informacion të tillë, që do t'i mundësojë të kryejnë përgjegjësitë e tyre, në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme dhe do të japin udhëzime për veprimet që duhet të ndërmerren, në rast të emergjencave që përfshijnë mallra të rrezikshme.

5. Nëse ndodh një emergjencë gjatë fluturimit, piloti në komandë, sapo ta lejojë situata, informon njësinë përkatese të shërbimeve të trafikut ajror, mbi informimin e operatorit të

aerodromit, për çdo mall të rrezikshëm në bordin e avionit, siç parashikohet në udhëzimet teknike.

6. Në rast të:

a) një aksidenti avioni; ose

b) një incident i rëndë ku mund të përfshihen mallra të rrezikshme të transportuara si ngarkesë, operatori i avionit që transporton mallra të rrezikshme si ngarkesë duhet t'u japë informacion, pa vonesë, shërbimeve të urgjencës që i përgjigjen aksidentit ose incidentit të rëndë në lidhje me mallrat e rrezikshme në bord, siç tregohet në informacionin me shkrim për pilotin në komandë. Sa më shpejt të jetë e mundur, operatori ua jep këtë informacion edhe autoriteteve përkatëse të shtetit të operatorit dhe shtetit në të cilin ka ndodhur aksidenti ose incidenti i rëndë.

Në rast të një incidenti avioni, operatori i një avioni që transporton mallra të rrezikshme si ngarkesë, nëse kërkohet ta bëjë këtë, u jep informacion pa vonesë shërbimeve të urgjencës që i përgjigjen incidentit dhe autoritetit përkatës të shtetit në të cilin incidenti ka ndodhur, për mallrat e rrezikshme në bord, siç tregohet në informacionin me shkrim drejtuar pilotit në komandë.

KAPITULLI 10 PROGRAMET E TRAJNIMIT

Neni 27

Krijimi i programeve të trajnimit

Programet fillestare dhe të vazhdueshme të trajnimit për mallrat e rrezikshme krijohen dhe mbahen në përputhje me udhëzime teknike.

Neni 28

Miratimi i programeve të trajnimit

1. Programet e trajnimit për mallrat e rrezikshme për operatorët miratohen nga autoriteti përkatës i shtetit të operatorit. Për operatorët shqiptarë, miratimi kryhet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Shënim. Programet e trajnimit për mallrat e rrezikshme kërkohen për të gjithë operatorët, pavarësisht nëse janë apo jo të miratuar për transportin e mallrave të rrezikshme.

2. Programet e trajnimit për mallra të rrezikshme për operatorët e caktuar postar miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur Shqipëria është shteti ku posta pranohet nga operatori postar i caktuar.

3. Programet e trajnimit për mallrat e rrezikshme që kërkohen për subjekte, të ndryshme nga operatorët dhe operatorët e caktuar postar, duhet të miratohen siç përcaktohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Neni 29

Trajnimi

1. Dërguesi i mallrave dhe çdo agjent i tij garanton që përpara se të ofrohet nga ai një dërgesë mallrash të rrezikshme për transport ajror, të gjithë personat e përfshirë në përgatitjen e saj të jenë trajnuar sipas specifikimeve të përcaktuara në udhëzimet teknike, për të mundësuar ata që të kryejnë detyrat e tyre lidhur me transportin ajror të mallrave të rrezikshme.

2. Një operator shqiptar dhe çdo agjent i tij garanton se i gjithë stafi përkatës i përfshirë në transportin ajror të pasagjerëve ose të mallrave:

a) ka kryer trajnimin që përputhet me shkronjat "c" dhe "d" të kësaj pike;

b) operatori i një avioni garanton se stafi i agjentëve të tij të shërbimeve në tokë ka kryer këtë trajnim;

c) trajnimi specifikohet në udhëzimet teknike;

d) trajnimi është miratuar sipas pikës 5 të këtij neni.

3. Agjenti i një operatori joshqiptar garanton, se:
- a) i gjithë stafi i përfshirë në transportin ajror të pasagjerëve dhe të mallrave të ketë marrë trajnimin, i cili përputhet me shkronjat “b” dhe “c” të kësaj pike;
 - b) trajnimi është sipas specifikimeve në pjesët përkatëse të udhëzimeve teknike;
 - c) trajnimi është miratuar sipas pikës 5 të këtij neni.
4. Asnjë person nuk ofron apo kryen trajnimet e kërkuara sipas kësaj pjese të rregullores, përveçse kur:
- a) ai ka:
 - i. marrë një miratim si instruktor trajnimi sipas pikës 6 të këtij neni; dhe
 - ii. trajnimi është miratuar sipas pikës 5 të këtij neni.
5. Miratimi i trajnimit, sipas kësaj rregulloreje, do të:
- a) jepet me shkrim nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në rast se ai është i bindur se forma dhe përmbajtja e metodologjisë së trajnimit është e përshtatshme për qëllimin e tij; dhe
 - b) i kushtëzuar nga kushte të tilla që Autoriteti i Aviacionit Civil i konsideron si të përshtatshme dhe, në veçanti, mund të përfshijë një kusht që trajnimi të kryhet nga një person i cili mban miratimin e instruktorit të trajnimit të dhënë apo të njohur nga Autoriteti i Aviacionit Civil, sipas pikës 6;
 - c) instruktori i kurseve të trajnimit të mallrave të rrezikshme duhet të ketë minimumi kualifikimet e mëposhtme:
 - i. instruktorët duhet të demonstrojnë nivelin e aftësive “*të përparuar*”, në lidhje me funksionet me të cilat merren;
 - ii. një instruktor duhet të ketë njohuri aktuale të rregulloreve kombëtare të aviacionit civil të mallrave të rrezikshme dhe prova të miratimit si instruktor i mallrave të rrezikshme nga shteti i operatorit nëse kërkohet;
 - iii. instruktorët të kenë njohuri dhe përvojë pune 3-vjeçare (trevjeçare) në mallra të rrezikshme dhe operime në sigurinë në operim ose përvojë në operime të ngarkesave, përfshirë kryerjen e funksionit në të cilin po trajnohen;
 - iv. instruktorët, gjithashtu, duhet të ndërmarrin një program të përvojës “praktikë”/“në punë” në një shumëllojshmëri funksionesh që kërkojnë trajnim për mallra të rrezikshme.
6. Miratimi i instruktorit të trajnimit, sipas kësaj rregulloreje, jepet me shkrim nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur personi ka kryer trajnimin përkatës të instruktorit për mallrat e rrezikshme nga një organizatë trajnimi e miratuar ose e pranuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, dhe kur ajo është e bindur që personi është kompetent për të kryer trajnimin e specifikuar në miratimin e dhënë, sipas pikës 5.

KAPITULLI 11 PAJTUESHMËRIA

Neni 30 **Sistemi i inspektimit**

Autoriteti i Aviacionit Civil zhvillon procedurat e inspektimit, mbikëqyrjes dhe zbatueshmërisë për të gjitha subjektet (përfshirë individët) që kryejnë ndonjë nga funksionet e përcaktuara për transportin ajror të mallrave të rrezikshme me qëllim arritjen e pajtueshmërisë me to.

Shënim 1. Është parashikuar që këto procedura të përfshijnë parashikime, për:

- *inspektimin e ngarkesave të mallrave të rrezikshme të përgatitura, të ofruara, të pranuar ose të transportuara nga subjektet e referuara në këtë nen;*
- *inspektimin e praktikave të subjekteve të përmendura në këtë nen; dhe*
- *hetimin e shkeljeve të supozuara.*

Neni 31 **Penalitetet**

Për të siguruar përputhshmërinë me këto rregulla, Autoriteti i Aviacionit Civil zbaton masat shtrënguese të përcaktuara në Kodin Ajror të RSH-së.

Neni 32

Mallra të rrezikshme me postë

Procedurat e operatorëve postarë të caktuar për kontrollin e futjes së mallrave të rrezikshme me postë në transportin ajror miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur Shqipëria është shteti ku pranohet posta.

Shënim 1. Në përputhje me Konventën e Unionit Universal Postar (UPU), mallrat e rrezikshme nuk lejohen me postë, përveç siç parashikohet në udhëzimet teknike.

Shënim 2. Unioni Universal Postar ka vendosur procedura për të kontrolluar futjen e mallrave të rrezikshme në transportin ajror përmes shërbimeve postare (shih rregulloret e UPU-së të Postës së Pakove dhe rregulloren e Postës së Letrës).

Shënim 3. Udhëzues për miratimin e procedurave të vendosura nga operatorët postarë të caktuar për të kontrolluar futjen e mallrat e rrezikshme në transportin ajror mund të gjenden në shtojcën e udhëzimeve teknike.

KAPITULLI 12

RAPORTIMI I AKSIDENTEVE DHE INCIDENTEVE TË MALLRAVE TË RREZIKSHME

Neni 33

1. Me qëllim të parandalimit të përsëritjes së aksidenteve dhe incidenteve të mallrave të rrezikshme, procedurat në fuqi të parashikuara në VKM nr. 739, datë 3.12.2021, “Për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit të Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil” dhe urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022, “Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë” zbatohen për investigimin dhe mbledhjen e informacionit në lidhje me aksidentet dhe incidentet e tilla që ndodhin në territorin e Republikës së Shqipërisë dhe të cilat përfshijnë transportin e mallrave të rrezikshme me origjinë në ose të destinuar për një shtet tjetër, por jo vetëm. Raportet për të tilla aksidente dhe incidente bëhen në përputhje me parashikimet e detajuara në udhëzimet teknike.

2. Me qëllim të parandalimit të përsëritjes së rasteve të mallrave të rrezikshme të padeklaruara ose të keqdeklaruara në ngarkesë, procedurat në fuqi të parashikuara në urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 89, datë 5.5.2022, “Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë” zbatohen për hetimin dhe përpilimin e informacionit në lidhje me ngjarje të tilla të cilat ndodhin në territorin e tij dhe që përfshijnë transportin e mallrave të rrezikshme me origjinë ose të destinuar për një shtet tjetër, por jo vetëm. Raportet mbi raste të tilla bëhen në përputhje me parashikimet e detajuara të udhëzimeve teknike.

KAPITULLI 13

PARASHIKIMET E SIGURISË (SECURITY) PËR MALLRAT E RREZIKSHME

Neni 34

Siguria për mallrat e rrezikshme

Autoriteti i Aviacionit Civil koordinon propozimin e masave të sigurisë që duhet të zbatohen nga dërguesit, operatorët dhe individë të tjerë të angazhuar në transportin nga ajri të mallrave të rrezikshme, për të minimizuar vjedhjen ose keqpërdorimin e mallrave të rrezikshme që mund të

rrezikojë personat, pronën ose mjedisin. Këto masa duhet të jenë në përputhje me parashikimet për sigurinë të specifikuara në anekset e tjera të ICAO-s dhe udhëzimet teknike.