

KRITERET DHE PËRGATITJET E NEVOJSHME GJATË  
TRANSPORTIT TË MATERIEVE TË RREZIKSHME PËR ELIMINIMIN  
E RREZIKUT

TEMA PËR GRADEN BACHELOR I SHKENCËS NË  
INXHINIERI E MBROJTES SË MJEDISIT

NGA:  
EGZONA MUSTAFA



UNIVERSITETI I MITROVICËS "ISA BOLETINI"  
FAKULTETI I TEKNOLOGJISË USHQIMORE  
DEPARTAMENTI I TEKNOLOGJISË

MITROVICË

SHTATORË, 2020

CRITERIA AND PREPARATIONS NECESSARY DURING THE  
TRANSPORTATION OF HAZARDOUS MATERIALS FOR RISK  
ELIMINATION

THESIS FOR THE DEGREE OF BACHELOR OF SCIENCE  
ENVIRONMENT PROTECTION ENGINEERING

BY:  
EGZONA MUSTAFA



UNIVERSITY OF MITROVICA „ISA BOLETINI”  
FACULTY OF FOOD TECHNOLOGY  
DEPARTMENT OF TECHNOLOGY

MITROVICA

SEPTEMBER 2020

KRITERET DHE PËRGATITJET E NEVOJSHME GJATË TRANSPORTIT TË  
MATERIEVE TË RREZIKSHME PËR ELIMINIMIN E RREZIKUT

TEMA E PREZANTUAR

NGA  
EGZONA MUSTAFA

BACHELOR NË TEKNOLOGJI  
NË

DEPARTAMENTIN TEKNOLOGJI E PËRGJITHSHME  
NË PLOTËSIMIN E PJESSHËM TË OBLIGIMEVE PËR TË FITUAR GRADËN  
BACHELOR I SHKENCËS NË INXHINIERI E MBROJTJES SË MJEDISIT

SHTATOR 2020



UNIVERSITETI I MITROVICËS "ISA BOLETINI"  
FAKULTETI I TEKNOLOGJISË USHQIMORE  
DEPARTAMENTI I TEKNOLOGJISË

Miraturar nga komisioni:

\_\_\_\_\_ Kryetar  
Mensur Kelmendi, Prof.Asoc.Dr.

\_\_\_\_\_ Mentor  
Florent Dobroshi, Prof.Asoc.Dr.

\_\_\_\_\_ Anëtar  
Sadija Kadriu, Prof.Asoc.Dr.

Data e aprovimit: \_\_\_\_\_

CRITERIA AND PREPARATIONS NECESSARY DURING THE  
TRANSPORTATION OF HAZARDOUS MATERIALS FOR RISK ELIMINATION

TOPIC PRESENTED  
FROM  
EGZONA MUSTAFA  
BACHELOR IN TECHNOLOGY  
IN  
GENERAL TECHNOLOGY DEPARTMENT  
IN THE PARTIAL COMPLETION OF OBLIGATIONS TO WIN THE GRADE  
BACHELOR OF SCIENCE IN ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING

SEPTEMBER 2020



UNIVERSITY OF MITROVICA „ISA BOLETINI”  
FAKULTY OF FOOD TECHNOLOGY  
DEPARTMENT OF TECHNOLOGY

Approved from Commission:

\_\_\_\_\_ Chairman  
Mensur Kelmendi, Prof.Asoc.

\_\_\_\_\_ Mentor  
Florent Dobroschi, Prof.Asoc.Dr.

\_\_\_\_\_ Member  
Sadija Kadriu, Prof.Asoc.Dr.

Date of approval: \_\_\_\_\_

## DEDIKIMI

Këtë punim ja dedikoj familjes time dhe të gjithë atyre që me përkrahen gjatë këtij rrugetimi për përfundimin e studimeve.

### *FALENDERIMI*

*Për realizimin e kësaj teme të diplomes kam kënaqësin të falënderoj mentorin Prof,Asoc.Dr. Florent Dobroshti për ndihmen e tij në dhënien e udhëzimeve dhe bashkupinimin për arritjen e qëllimit që ky punim të del sa me mirë.*

*Një falënderim shkon edhe për antarët e komisionit Prof.Asoc.Dr. Mensur Kelmendit kryetar dhe Prof.Asoc.Dr. Sadija Kadriu anëtare.*

*Flënderimet e mia me të përzemerta i takojn familjes time për besimin dhe kurajon e vazhdueshme duke me inkurajuar gjatë gjithë procesit.*

## ABSTRAKTI I PUNIMIT

Kriteret dhe përgatitjet e nevojshme gjatë transportit të materieve të rrezikshme për  
eliminimin e rrezikut

nga

Egzona Mustafa

Bachelor i shkencës në Inxhinieri e Mbrojtjes së Mjedisit

Fakulteti i Teknologjisë Ushqimore, Mitrovicë, 2020

Prof.Asoc.Dr. Florent Dobrosi, Mentor

Të gjitha mjetet transportuese të materieve të rrezikshme të cilat marrin pjesë në komunikacion paraqesin një rrezik potencial. Rreziku mund të jetë edhe me i madh nëse transportohet mall i cili mund të jetë materie kimike, eksploziv, apo ndonjë gaz helmues.

Aksidentet të cilat ndodhin gjatë transportit janë të pa parashikuara dhe për këtë arsye edhe nëse ndodhin pasojat janë të pa parashikuara. Lokacionet më të rrezikuara me këto materie janë kryesisht qytetet e mëdha, qendrat industriale dhe vendet afër transportit rrugor.

*Sipas të dhënave të organizatës ndërkombëtare për të drejtat në punë (ILO) në botë, afër 40% të incidenteve ndodhin në vendet ku prodhohen materiet e rrezikshme, afër 35% ndodhin gjatë transportit dhe 25% ndodhin gjatë deponimit.*

Për këtë arsye janë rregullat e caktuara për transportin e materialeve të rrezikshme të cilat sigurojnë një transport të sigurt për ata që merren me këtë transport si dhe për pjesëmarrësit tjerë në komunikacion. Me këtë lloj problemi të transportit janë marr shumë organizata si Organizata e Kombeve të Bashkuara pastaj Marrëveshja Evropiane Ndërkombëtare për Transportin e Mallrave të Rrezikshme e quajtur ADR, ku kanë dhënë shumë detaje së si behet transporti i materialeve dhe mallrave të rrezikshme në transportin rrugor.

## ABSTRACT OF THE PAPER

Criteria and preparations necessary during the transportation of hazardous materials for risk elimination

by

Egzona Mustafa

Bachelor of science in Environment Protection Engineering

Faculty of Food Technology, Mitrovicë, 2020

Prof. Asoc.Dr. Florent Dobrosi, Mentor

All means of transport of dangerous goods which participate in traffic pose a potential hazard. The risk can be even greater if goods are transported which may be chemicals, explosives, or any toxic gases.

Accidents that occur during transport are unpredictable and therefore even if they occur the consequences are unpredictable. The most endangered locations with these substances are mainly large cities, industrial centers and places close to road transport.

*According to data from the International Labor Organization (ILO) worldwide, close to 40% of incidents occur in places where hazardous materials are produced, close to 35% occur during transport and 25% occur during storage.*

For this reason there are certain rules for the transport of hazardous materials which ensure a safe transport for those who deal with this transport as well as for other participants in traffic. This type of transport problem has been dealt with by many organizations such as the United Nations and then the European International Agreement on the Transport of Dangerous Goods called ADR, which have provided many details on how to transport hazardous materials and goods in road transport.



## **Përmbajtja**

Dedikimi.....	V
Falenderimi.....	VI
Abstrakti.....	VII
Abstract.....	VIII
Lista e tabelave.....	XI
Lista e figurave.....	XII
Lista e shkurtesave.....	XIII

## **KAPITULLI I**

1.Hyrje.....	1
--------------	---

## **KAPITULLI II**

2. Pjesa teorike.....	3
2.1. Njohurit e transportit.....	3
2.2. Elementet e planifikimit të transportit.....	4
2.2.1 Fazat e planifikimit të transportit.....	5
2.2.2 Kriteret për zgjedhjen e rrugëve dhe automjeteve.....	6
2.2.3 Mallrat derdhëse ( të lëngëta ).....	8
2.2.4 Zgjedhja e mjetit transportues.....	9
2.2.5 Koha për transport.....	9
2.2.6 Zgjedhja e rrugëve të transportit.....	10
2.3. Regullat ligjore për transportin.....	12
2.4. Ndarja e klasave të materieve të rrezikshme.....	14
2.4.1 Klasa e parë – Substancat dhe artikujt eksplozive.....	15
2.4.2 Klasa e dytë – Gazrat.....	16
2.4.3 Klasa e tretë – Substancat e lëngshme të ndezshme.....	17
2.4.4 Klasa e katërt – Substancat e ngurta të ndezshme.....	18
2.4.5 Klasa e pestë – Substancat oksiduese dhe peroksidet organike.....	19
2.4.6 Klasa e gjashtë – Substancat toksike dhe infektuese.....	20
2.4.7 Klasa e shtatë – Substancat radioaktive.....	21
2.4.8 Klasa e tetë – Substancat korroduese.....	22
2.4.9 Klasa e nëntë – Substancat e rrezikshme të llojllojshme.....	23

## **KAPITULLI III**

3. Metodologjia e Punës.....	24
3.1 Standardizimi.....	25
3.2 Marrja e mostrave të naftës dhe prodhimeve të naftës.....	26
3.2.1 Dispozitat e përgjithshme.....	26
3.2.2 Aparatet dhe veglat.....	27
3.2.3 Pajimet për marrjen e mostrave nga rezervuari.....	27
3.2.4 Enët për mostra.....	28
3.2.5 Mostrat nga vendi i caktuar.....	28
3.3. Specifikacionet e tabelave me ngjyrë të portokalltë.....	29
3.3.1 Domethënia e numrave identifikues të rrezikshmërisë.....	30
3.4. Mënyrat e shenjimit dhe markimit në automjetet transportuese.....	31

3.5. Dokumentacioni për transportin e materieve të rrezishme.....	32
3.5.1 Leja apo qartifikata për përgaditjen përofesionale të shoferit.....	32
3.5.2 Dokumentet për transport – lista ngarkuese.....	33
3.6. Nocioni dhe vendi i shpedicionit.....	33
3.6.1 Marrdhënjet e shpedicionit dhe transportit.....	34
3.6.2 Punët konsultative.....	35
3.6.3 Pranimi i dispozitave nga komintenti.....	36
3.6.4 Lidhja e kontratës mbi transportin.....	37
3.6.5 Organizimi i mallit të doganuar.....	37
<b>KAPITULLI IV</b>	
4. Diskutimi i rezultateve.....	38
<b>KAPITULLI V</b>	
5. Përfundime.....	41
Konkludime.....	42
Conclusions.....	43
Bibliografia.....	44

## LISTA E TABELAVE

Tabela 4.1: Vlerat e lejuara të përbërësve dhe treguesve të cilësisë së gazit të lëngëzuar të naftës (GLN), i cili përdoret për ngrohje në amvisri dhe industri.....	38
--	----

## LISTA E FIGURAVE

Figura 2.1. Klasa e parë e ndarë në divizione.....	15
Figura 2.2. Klasa e dytë e ndarë në divizione.....	16
Figura 2.3. Klasa e tretë materiet e ndezshme të lëngëta.....	17
Figura 2.4. Klasa e katërt e ndarë në divizione.....	18
Figura 2.5. Klasa e pestë e ndarë në divizione.....	19
Figura 2.6. Klasa e gjashtë e ndarë në divizione (Toksike dhe Infektuese).....	20
Figura 2.7. Klasa e shtatë substancat radioactive.....	21
Figura 2.8. Klasa e tetë Substancat korroduese.....	22
Figura 2.9. Klasa e nëntë Substancat e rrezikshme të llojllojshme.....	23
Figura 3.1. Marrëveshjet për materie të rrezikshme sipas llojit të transportit.....	25
Figura 3.2. Marrësit për lëngje, lëngje të ndezshme dhe mostra special.....	27
Figura 3.3. Forma të ndryshme të enëve për mostra.....	28
Figura 3.4. Pajisjet në formë gote për manipulim me një dorë.....	28
Figura 3.5. Procedura për marrjen e mostrës me pajisje në formë gote.....	29
Figura 3.6: Tabela reflektuese për mjetet transportuese të materieve të rrezikshme.....	29
Figura 3.7: Tabela për materie të rrezikshme në gjendje të gaztë (toksik, koroziv).....	30
Figura 3.8: Domethënja e tabelës me numra dhe shkronjë.....	31
Figura 3.9: Automjeti cistern me materie të ndryshme në të gjithë rezervuaret.....	31
Figura 3.10. Leja e pranuar nga të gjitha shtetet antare të ADR.....	32
Figura 4.1. Qertifikata e kualitetit dhe Deklarata e konformitetit.....	39

## LISTA E SHKURTESAVE

RID – Rregullorja përms hekurudhave.

AND –Rregullat Evropiane për Brenda kufijve në rrugët lundruese.

IATA –Rregullat teknike mbi TMRR në komunikacion ajror .

UPT –Federate botërore në komunikacion postar.

SOLAS - Konventa ndërkombëtare mbi ruajtjen e shëndetit të njërzve në detna.

IMGT- Organizata ndërkombëtare për transport detar.

ADR- Transporti ndërkombëtar rrugor.

UN- Numri idnetifikues.

ONS- Organizata ndërkombëtare për standardizim.

GLN- Gazi i lëngëzuar i naftës.

DC- Deklarata e cilësisë.

EMAY- Esteri metilik i acidit yndyror.

## KAPITULLI I

### 1. HYRJA

Transporti luan rol të rëndësishëm në zhvillimin e jetës së shoqërisë. Vet niveli i sistemit të transportit është tregues i zhvillimit të përgjithshëm ekonomik e shoqëror të një vendi në një etapë të caktuar. Funkzioni e tij dallues është mbartja e njerëzve dhe mallrave nga një vend në një tjetër. Pa pjesëmarrjen e transportit nuk mund të sigurohet shpërndarja e prodhimit për nevojat e njeriut dhe të ekonomisë.

Transporti siguron lidhjet e domosdoshme mes njerëzve, zonave si dhe vendeve të ndryshme dhe bën të mundur veprimtarinë e njeriut në jetën shoqërore dhe në ekonomi. Në sajë të këtyre funksioneve, transporti, që në stadin fillestar të shoqërisë njerëzore, ka qenë dhe mbetet njësi organike e pandarë e jetës dhe e veprimtarisë së shoqërisë. Thënia mall i rrezikshëm definohet si materie e rrezikshme gjatë procesit të transportit pra transporti i mallrave të rrezikshme është i ndaluar nëse nuk bëhet në kohë dhe kushte të caktuara [1,2].

Mallrat e rrezikshme janë substancat dhe objektet e rrezikshme, të cilat rrezikojnë sigurinë publike, posaçërisht publikun, jetën dhe shëndetin e njerëzve si edhe të kafshëve, bimëve, dhe objekteve në sajë të natyrës, karakteristikave ose kushteve të tyre gjatë transportimit. Bartja e mallrave të rrezikshme mund të behët në rrugë tokësorë, hekurudhore, detare, ajrore si dhe lumenjve brenda vendit.

Vendet me të rrezikuara me materie të rrezikshme janë kryesisht qytetet e mëdha qendrat industriale dhe vendet afër transportit rrugore. Problem të veçanta paraqet e dhëna së nuk mund të parashikohet se kur dhe ku ndodh aksidenti apo rreziku.

Për këtë arsye janë rregullat e caktuara për transportin e materialeve të rrezikshme të cilat sigurojnë një transport të sigurt për ata që merren me këtë transport si dhe për pjesëmarrësit tjerë në komunikacion [3,4].

Marrëveshja Evropiane mbi transportin e mallrave të rrezikshme ADR është nënshkruar në Gjeneve me 3 shtatorë 1957 nën mbikqyrjen e Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Evropë dhe ka hyrë në fuqi me 2 janar 1968. Marrëveshja ka pas për qëllim rritjen e sigurisë gjatë transportit të mallrave të rrezikshme, ku nënshkruese në këtë marrëveshje janë të gjitha vendet e Evropës dhe disa vende tjera jashtë Evropës si Maroku, Tunisi etj.

## KAPITULLI II

### 2. PJESA TEORIKE

#### 2.1 NJOHURIT E TRANSPORTIT

Transporti i njerëzve dhe mallrave, lëvizja e tyre nga një vend në tjetër dhe transporti i informacioneve dhe energjisë nga një vend në tjetrin përfaqëson një proces specifik - proces i transportit. Në varësi nga lloji që është transportuar dhe si transportohet, ky proces realizohet si: bartje, transport, rrjedhje, etj. Shfrytëzuesit e shërbimeve të sistemit të transportit më së shumti interesohen në cilësinë dhe çmimin e shërbimit të transportit që mund të sigurojë një formë të transportit. Karakteristikat kryesore të sistemit të transportit mund të theksohen si vijon:

**Kaciteti** - Obligimi i shërbimeve të transportit sipas sasisë së kohës së nevojshme të drejtimit të caktuar (tonelata - vende)

**Shpejtësija e transportit** - Raporti i kohës së transportit, duke marrë parasysh vendin e nisjes (portën) deri në destinacion (objektivi), duke përfshirë edhe qasjen në sistemin e transportit, pritjen për njësi transporti, kohëzgjatjen e ngarkimit, shkarkimin dhe ringarkimin, si dhe kohët terminale në fund të procesit të transportit.

**Besushmërija** - Nënkupton garantim në një kohë të caktuar të transportit i cili mund të parashikohet paraprakisht, ashtu që në mënyrë të sigurt mund të përcaktojë kohën e mbërritjes në destinacion. Në transportin publik kjo është garantuar nga rendi i vozitjes.

**Konforti** - Nënkupton një shkallë të gjerë të kushteve, nën të cilat kryhet shërbimi i transportit, duke filluar nga kushtet e qasjes së sistemit të transportit nga kushtet në automjet, mënyra e pagesës së shërbimeve etj.

**Siguria** - Nënkupton gjasën që transporti të kryhet pa fatkeqësi, respektivisht pa pasoja të dëmshme.



**Ekonomizimi** - Për shfrytëzuesit kjo është shuma totale e shpenzimeve direkte dhe indirekte që duhet të paguhet për kryerjen e transportit. Në transport mallrash këto parametra në një masë të madhe varen nga lloji i ngarkesës. Në thelb, mund të dallojmë dy grupe kryesore të mallrave të transportit, duke përfshirë:

- Transportin industrial, i cili është përcaktuar nga sasi të mëdha të mallrave dhe,
  - Shpërndarja e barrës për konsumatorët, e cila është përcaktuar nga dërgesat e vogla
- Grupi i parë i përdor të gjitha llojet e transportit dhe madje edhe ato të veçanta (gyppërcjellësit, shiritat, teleferikët), në varësi të avantazheve krahasuese, duke përfshirë pjesëmarrjen e kombinuar të shumë llojeve.

## **2.2. ELEMENTET E PLANIFIKIMIT TË TRANSPORTIT**

Për kryerjen efikase dhe të sigurt të transportit më parë duhet të jetë kryer planifikimi i mir, ku për këtë është e nevojshme njohja e elementeve të planifikimit të transportit.

Elementet kryesore të planifikimit të transportit janë këto:

1. Sasia dhe lloji i mallrave, të shprehura në tonelata (t) ose në numrin e udhëtarëve
2. Distanca e transportit e tregtar në kilometra (km)
3. Numri dhe lloji i automjeteve.

Për elementin e parë, sasinë e mallrave, duhet të dini se sa tonelata mallra transportohen dhe për cilin lloj të mallrave ose për numrin e udhëtarëve të transportuar bëhet fjalë. Për llojin e mallrave është e nevojshme të dihen veçoritë fizike dhe kimike, si dhe aftësinë e ngarkesës së manovruar, d.m.th. aftësinë për ngarkim, shkarkim dhe ringarkim.

Për elementin e dytë, distanca e transportit në kilometra është faktor kyç gjatë zgjedhjes së llojit të automjetit. Për elementin e tretë, numri dhe lloji i automjeteve, një kompani transporti ka parkun e vet të vozitjes. Nga disponueshmëria e parkut vozitës varet frekuenca, shpejtësia, efikasiteti dhe siguria e transportit. Sipas llojit të automjeteve, i përcaktojmë sasinë e nevojshme dhe llojin e mallrave.

Planifikimi i transportit bëhet në përputhje të plotë me planifikimin e arritjes dhe dërgimit të barrës së shfrytëzuesve. Përveç kësaj, për planifikimin e qarkullimit të barrës vendosin shfrytëzuesit që e përdorin transportin, i cili varet nga madhësia dhe karakteri i tij. Planifikimi i qarkullimit të ngarkesës në një kompani transporti bëhet në bazë të analizës

ekonomike ose kontratave dhe raporteve të cilat i sjellin shfrytëzuesit e transportit të ngarkesës.

Kontratat përmbajnë të dhënat vijuese:

- llojin dhe natyrën e ngarkesave,
- vendin e dërgimit dhe pranimit,
- afatet e kryerjes e tjera.

Planifikimin dhe rrjedhën e transportit të ngarkesës së mallrave e bëjnë ndërmarrjet e transportit, të cilat e përcaktojnë drejtimin e transportit, d.m.th. rrjedhën e mallit. Me këtë rast, duhet të merren parasysh kushtet e rrugëve, aftësia e xhiros së stacioneve të ngarkim-shkarkimit etj.

Në përcaktimin e drejtimeve të transportit janë të interesuar edhe shfrytëzuesit për të cilët është duke u bërë transporti i mallrave, të cilët kanë tendencë që dërgimi i mallrave të jetë sa më efikas dhe më ekonomik.

Planifikimi i transportit të mallrave përbëhet në përcaktimin e:

- vendit të dërgimit të mallrave (pikën e fillimit) dhe (pikën e fundit),
- korrespondencës midis pikave të dërgimit dhe dorëzimit të mallrave,
- drejtimin të qarkullimit të transportit të mallrave, si dhe distancës së transportit,
- strukturës së fluksit të transportit të mallrave nga llojet e ngarkesave,
- intensitetit të fluksit të transportit të mallrave, e tjera.

Si pikë fillimi në transportin rrugor zakonisht merret vendi i cili gjendet në rrugën kryesore ose në rrugën e tij të lidhur. Në trafikun e qytetit kushtet janë më specifike, sepse caktimi i pikave të nisjes së mallit është kompleks, për shkak të shpërndarjes së tyre, llojit të mallrave etj. prandaj, gjatë planifikimit të qarkullimit të mallrave, territori i qyteti është i ndarë në zona të vogla [5]

### **2.2.1 Fazat e planifikimit të transportit**

Pasi të kemi përcaktuar elementet e planifikimit të transportit, kalojmë në fazat e planifikimit të transportit.

Fazat themelore të planifikimit të transportit janë:

1. Faza e përgatitjes;

2. Faza e kryerjes së transportit;
3. Faza e përfundimit të transportit.

Në fazën e parë ose fazën e përgatitjes përfshihen veprimet e mëposhtme:

- Përgatitja e automjetit, kontrolli teknik, dokumentacionit të automjetit dhe shoferit;
- Marrëveshja për transport;
- Ngarkesa e mallrave në mjedin e transportit;
- Nisja e automjetit nga vendi i ngarkimit;
- Koha e vozitjes, respektivisht kryerja e transportit deri te destinacioni i nevojshëm;
- Koha për pushim;
- Koha e nevojshme për kalimin përtej kufirit, transportit të jashtëm (ndërkombëtar)
- Mbajtja e dokumentacionit dhe evidencës së mallrave.
- Kryerja e ngarkesës së njëjtë me mjete të tjera transporti;
- Përcjellja dhe kontrolli i transportit.

Faza e realizimit i ka veprimet e mëposhtme:

- Arritja në vendin e shkarkimit;
- Koha e nevojshme për shkarkim;
- Dorëzimi i dokumenteve për të kryer transportin;
- Kthimi i automjeteve në autobazë dhe përgatitja e tij për zbatimin e detyrave të reja;
- Rishikimi i sigurisë teknike të automjetit.

### **2.2.2 Kriteret për zgjedhjen e rrugëve dhe automjeteve**

Shumica e automjeteve në transportin rrugor janë bërë sipas kushteve të veçanta të shfrytëzimit. Për çdo lloj të barrës që duhet të transportohet zgjidhet automjeti përkatës që është i përshtatshëm për ngarkesë të tillë.

Shfrytëzimin efikas i kamionëve varet nga disa kushte të shfrytëzimit:

- kushtet e transportit;
- kushtet e klimës;
- kushtet e rrugëve.

Kushtet nën të cilat kryet transporti i mallrave i karakterizon këta faktorë:

- Emri dhe lloji i mallrave;

- vetia fizike e mallrave;
- mënyra e paketimit;
- vëllimi i mallrave ( $t/m^3$ );
- dimensiononi dhe pesha e njësisë së ngarkesës;
- madhësia e mallrave;
- sasia e mallrave që do të transportohen në njësi kohe.

Në kushtet e transportit përfshihen treguesit e mëposhtëm:

- regjimi i punës së automjetit;
- rruga e kaluar mesatare ditore e automjetit;
- numri vjetore e automjeteve;
- largësia mesatare
- jobarazia në volumin e transportit të mallrave;
- mënyra ngarkim-shkarkimit të mallrave;
- vendosja dhe mirëmbajtja e të transportit.
- organizimi i procesit

Por një nga treguesit më të rëndësishëm të kushteve gjatë transportit të mallrave është distanca e transportit. Këtu mendohet vallë transporti është kryer në kushte urbane, në distancë periferike, ndërurbane ose ndërkombëtare.

Kushtet e rrugës janë të përcaktuara nga faktorët e mëposhtëm:

- konfiguracioni i terrenit;
- elementet e profilit gjatësor dhe tërthor të rrugës;
- lloj i ndërtimit të rrugës;
- kapaciteti i urave dhe objekteve tjera;
- pajisjet e rrugës dhe
- intensiteti i trafikut.

Faktorët që përcaktojnë kushtet klimatike janë si më poshtë:

- temperatura mesatare gjatë dimrit dhe verës;
- gjatësia e zgjatjes së reshjeve të borës;
- gjatësia e zgjatjes së dukshmërisë së zvogëluar të rrugës (mjegulla);
- numri i ditëve me shi në vit etj.

### **2.2.3 Mallrat derdhëse ( të lëngëta )**

Në mallra derdhëse - të lëngshme përfshihen lëndë djegëse të lëngëta dhe derivatet e naftës, pijet alkoolike, vajrat e ndryshme (minerale dhe ato ushqimore), produktet kimike, gazet e lëngshme, uji etj.

Transporti i mallrave të lëngshme bëhet me ose pa paketim, respektivisht ambalazhi është vetë karrocieri e automjetit. Si ambalazh përdoren fuçi, balona, kanaçe, shishe dhe enë të tjera.

Transporti i sasive të mëdha të mallrave të lëngshme, në relacione të shpeshta dhe të gjata, bëhen në mënyrë të thjeshtë, me cisterna njëpjesëshe me kapacitet të madh (10 - 28.000 litra) pa pompa të ndërtuara për operacione ngarkimi-shkarkimi.

Transporti shpërndarjes ose grumbullues i mallrave të lëngshme bëhet me cisterna të cilat janë ndërtuar me ndarje (në shumë pjesë). Për këtë qëllim me sukses përdoren tërheqës me gjysmë rimorkio – cisterna me kapacitet prej 8. - 20.000 litra. Cisternat janë të pajisura me pompa për manipulim të zakonshëm dhe me instrumente matëse.

Për nevojat e aeroporteve përdoren cisterna me një kapacitet prej 25. deri 60.000 litra, me pompa të instaluar, me instrumente matëse, filtra, aparate automatike kundër zjarrit dhe pajisje të tjera. Transporti i lëndëve djegëse të lëngëta kërkon cisterna nga materiali më i fortë me formë cilindrike, të mbështjella në skajet dhe të pajisura me mjete të veçanta për shkak të presionit të lartë.

Në automjet nuk mund të ketë një, dy ose tre cisterna lirisht të mbështetura njëra me tjetrën. Mekanizimi për mallra të lëngshme bëhet me pompim nëpërmjet tubacioneve. Pompat mund të jenë të ndërtuara në automjet ose të vendosura në hapësirën e ngarkimit-shkarkimit si të qëndrueshme apo të lëvizshme [10].

Karburantet e lëngshme mbushen në vendin e prodhimit, në gup-përcjellësit me sasi të madhe (portet) dhe në magazinat për shkak të transport të mëtejshëm deri te konsumatori. Shkarkimi sipas rregullës bëhet nga rrjedha e lirë nëpërmjet hapjes së fundit të cisternës.

Pompat përdoren vetëm kur rrjedhja është kryer nga hapja e sipërme. Në cisterna me ndarje çdo pjesë (dhomë) ka vrimë të vetme të rrjedhjes. Në varësi të rregullimit të vendit të shkarkimit, është e mundur edhe rrjedhje në shumë dhoma.

Diametri i vrimës për rrjedhje zakonisht ka dy ose tre cola. Pijet alkoolike gjithashtu gjithnjë e më shpesh transportohen me cisterna.

Transporti në fuçi gradualisht braktiset për shkak të reduktimit të mundësisë së përdorimit të plotë të automjetit bartës. Malli i gaztë gjithashtu transportohet edhe në kontejnerë të veçantë të përshtatshëm (shishe çeliku, etj).

#### **2.2.4 Zgjedhja e mjetit transportues**

Gjatë zgjedhjes së mjetit të transportit patjetër duhet të bëhet krahasimi i gatishmërisë së tij, ku për të vlerësuar gatishmërinë zakonisht fillojmë nga këto kritere:

- aftësia teknike;
- disponueshmëria e shërbimeve të transportit;
- shpejtësia e transportit;
- koha e transportit e nevojshme për shpërndarjen e mallrave;
- besueshmërinë e shërbimeve të cilat do të kryhen;
- shpenzimet.

Shpenzimet duhet të kryhet në kuadër:

- të ndërmarrjeve që kryejnë transportin me mjetet e veta transportuese;
- kryhen me transport publik.

Në qoftë se cilësia e ofrimit të shërbimeve me porosi të automjeteve të veta dhe publike është e barabartë, atëherë vendos rezultati i krahasimit të shpenzimeve.

#### **2.2.5 Koha për transport**

Koha e nevojshme për transportin e mallrave varet nga disa faktorë.

Ata mund të jetë si më poshtë:

- Shkalla e organizimit të transportit;
- Gjendja e rrugëve;
- Klima dhe kushtet e rrugës;
- Mënyra dhe metoda e veprimit të parkut vozitës të linjave;
- Mënyra e funksionimit të automjetit;
- Sezoni i punës;
- Aftësia për personelit vozitës;

- Siguria teknike e automjeteve etj.

Gjatë 24 orëve të kaluara bilanci i kohës të çdo njësie të transportit të parkut vozitës është

$$H_r + H_g = 24,$$

$H_r$  – orët e kaluara në punë të njësisë së transportit;

$H_g$  - orët e kaluara në garazh të njësisë së transportit;

Orët e kaluara në punë të njësisë së transportit ndahen në:

- orët për vozitje;
- orët për mbajtje,   respektivisht

$$H_r = H_w + H_d \Rightarrow$$

$$H_w = H_d + H_g = 24$$

$H_w$  - orët e kaluara në vozitje të njësisë së transportit

$H_d$  - orët e kaluara për mbajtjen e njësisë së transportit.

### **2.2.6 Zgjedhja e rrugëve të transportit**

Në cilat rrugë transportuese dhe me cilat mjete të transportit do të bëhet transporti i mallrave në komunikacionin rrugor kryesisht varet shumë nga këto elemente:

- Distanca e transportit;
- Pesha e mallit, përkatësisht volumi i tij;
- Lloji i mallrave (vetitë fizike dhe kimike);
- Mundësia e përshtatjes së mjeteve të transportit ndaj nevojave të trafikut;
- Shkalla e pabarazisë gjatë transportit;
- Kushtet e shfrytëzimit;
- Cilësia e shërbimit të transportit (shpejtësia, rregullshmëria dhe saktësia);
- Dendësia dhe zhvillimi i rrjetit të trafikut; dhe
- Ekonomizimi i transportit.

Distanca e transportit më shumë ndikon ndaj zgjedhjes së mjeteve të transportit, se sa të transportit rrugor. Nëse bëhet fjalë për shumën e transportit të mallrave jashtë shtetit, natyrisht që në këtë rast do të zgjidhen mjete nga transporti detar ose transporti ajror. Cila nga këto dy mjete të transportit do të zgjidhet, varet nga pesha e ngarkesës.

Në qoftë se transportohet ngarkesa në një distancë të shkurtër, mjetet e transportit dhe rruga zgjidhen në bazë të dendësisë dhe zhvillimin e rrjetit të trafikut, lloji i malit, ekonomizimi dhe kështu me radhë.

Për zgjedhjen e transportit rrugor dhe mjeteve të transportit në destinacione të mesme do të ndikojnë të gjitha palët e interesuara. Departamenti i tarifave zgjedhjen e vet të transportit rrugor dhe mjeteve të transportit patjetër ta përshtatë me kërkesat e shfrytëzuesit, respektivisht të ofrojë disa zgjidhje optimale.

Pesha e mallrave drejtpërdrejt ndikon në zgjedhjen e transportit rrugor dhe mjetet e transportit. Në qoftë se bëhet fjalë për mall të vështirë, në këtë rast do të përcaktohen mjetet me kapacitet më të madh, ndërsa transporti rrugor do të zgjidhet sipas kushteve teknike, edhe atë sipas ngarkesës së masave, dimensioneve të tuneleve, kalueshmërisë së rrugëve, gjerësisë së trasesë etj.

Për transport të mallrave më të lehta zgjedhja e rrugës dhe mjetit të transportit është shumë më e gjerë dhe rol vendimtar ka shpejtësia dhe ekonomizimi.

Lloji i mallit luan një rol të rëndësishëm në zgjedhjen e mjeteve të transportit, por kjo edhe në zgjedhjen e rrugës në të cilën do të lëvizë automjeti. Në qoftë se është fjala për transportin e mallrave që prishen lehtë, përdoren kamionë-frigoriferë, për mallrat e lirshëm - kamionë me kiper-pajisje e të tjera [8].

Rast specifik është transporti i materieve të rrezikshme si mallrat që ndizen lehtë, materiet eksplozive dhe helmuese. Atëherë patjetër duhet të zgjidhet me kujdes transportit që garanton sigurinë e transportit rrugor, ndërsa rruga transportuese zgjidhet sipas gjasës, ose nëse ndodh avari, pasojat të mund të jenë minimale.

Për transportin e produkteve të lëngshme dhe të gazta zgjidhen kamionë-cisterna, ndërsa rruga e transportit është përcaktuar nga dendësia dhe zhvillimi i rrjetit të trafikut. Në rrugët e caktuara të transportit ekziston ndalimi i transportit të materieve të rrezikshme, në mënyrë që zgjedhja e rrugës së transportit është zvogëluar mjaft për arsye sigurie.

Kushtet e eksplotimi në masë të madhe ndikojnë ndaj shpenzimeve të transportit dhe ngritjes së vlerave të shërbimeve të transportit të caktuar. Para së gjithash, kushtet e shfrytëzimit janë elementet dhe karakteristikat e zgjedhjes së transportit rrugor dhe karakteristikat teknike të automjetit.



Elementet e rrugës së transportit janë profilet e rrugës, orari dhe distanca e stacioneve për ngarkim, shkarkim dhe ringarkim e tjera. Karakteristikat e mjeteve të transportit është forca e motorit të automjetit, mënyra e përdorimit të tij, kapaciteti etj.

Një nga faktorët kryesorë për zgjedhjen e rrugës dhe automjetit është cilësia e transportit, e cila ndikon në shpenzimet e shfrytëzimit dhe çmimin e kostos së shërbimit të transportit. Cilësia e transportit të mallrave është reflektuar veçanërisht në automjetin transportues dhe ruajtjen e vlerës së mallrave.

Shpejtësia, saktësia dhe rregullsia shpesh janë vendimtare për zgjedhjen e mjeteve të transportit, sepse ato ndikojnë në planifikimin e drejtë të transportit.

Ndikimi i dendësisë së rrjetit të trafikut manifestohet si në vlerën e shërbimeve të caktuara të transportit, ashtu edhe në lartësinë e rritur të vlerave të shërbimeve të transportit në të gjithë rrjetin e trafikut.

Nëse një rrjeti trafiku është më i zhvilluar se një tjetër, nëse ai është më i dendur, do të thotë se koha për transport në këto vende do të jetë më e gjatë. Dendësia e rrjetit të drejtpërdrejtë ndikon në vlerën e shërbimit të transportit. Sipas një rregulle, do të thotë se rrjeti i zhvilluar i trafikut mundëson qarkullimin më të mirë dhe më të shpejtë të automjeteve dhe reduktim të shpenzimeve të transportit.

Vëllimi i transportit drejtpërdrejt ndikon në zgjedhjen e transportit rrugor dhe në mjetet e transportit. Gjatë vëllimit të transportit, shfrytëzuesi i shërbimit të transportit pret zvogëlim të shpenzimeve të përgjithshme të transportit. Kjo mund të arrihet me zgjedhjen optimale të rrugës së transportit, nëpërmjet të cilës arrihet shpejtësia, besueshmëria dhe përshkueshmëria.

Kur zgjidhen mjetet e transportit duhet të merret parasysh ajo se teknikisht i plotëson të gjitha kriteret e parashtruara, të cilat do të arrijnë një shpenzime të ulët të transportit.

### **2.3. RREGULLAT LIGJORE PËR TRANSPORTIN**

Nëpërmes ligji synohet të parandalohet rreziku dhe të shtohet mbikqyrja dhe sigurimi i komunikacionit gjatë transportit të mallrave rrezikshme të cilat me vetit vetëndezëse, helmuese, shpërthyes, avulluese infektuese dhe radioaktive paraqesin rrezik për sigurin e njerëzve dhe të mjedisit, rregullon kushtet për transportin e mallrave të rrezikshme në sektorin individual të transportit, obligimet e personave të përfshirë në Transportin e

Mallrave të Rrezikshme, kompetencat dhe përgjegjësit e autoriteteve përkatëse rreth mbikqyrjes lidhur me zbatimin e këtij ligji.

Mallrat e Rrezikshme sipas këtij ligji janë substancat dhe objektet, të cilët rrezikojnë sigurinë publike ose rendin publik, posaçërisht publikun, jetën dhe shëndetin e njerëzve si edhe të kafshëve, bimëve , dhe objekteve .

Personi nënkupton personin juridik dhe fizik. Personi për sigurimin e transportit nënkupton personin e punësuar me kualifikim përkatës.

Transporti sipas këtij ligji nuk përbën vetëm procedurat e ndërrimit të vendit, por gjithashtu edhe marrjen në posedim të mallrave si edhe dërgimin e mallrave, duke përfshirë qëndrimet e përkohshme gjatë transportit, përgaditjen dhe finalizimin (paketimin dhe shpaketimin e mallrave, ngarkimin dhe shkarkimin) edhe në rastin kur këto aktivitete nuk janë bërë nga dërguesi [7].

Kontenjeri është mjete i caktuar, i cili shërben për vendosjen, shtrëngimin dhe mbrojtjen e mallrave të ngarkuara në të.

Kazani është ena e cila mban një masë jo më të vogël se 150 litra e as më të madhe se 1000 litra.

Çisterne është mjete i vendosur në platformën e mjetit transportues (kazanat, fuçitë) për transportin e materijeve në gjendje të lëngët ose me gazra të komprimuar.

Liçenca është e drejta për të kryer veprimtari të rregullt transporti të mallrave të rrezikshme. Transport do të thotë ndërrimi i vendit të mallrave të rrezikshme duke përfshirë ndalesat që bëhen në varësi të kushteve të transportit, duke përfshirë çfardo lloj periudhe të kaluar të mallrave të rrezikshme në automjet, cisternë dhe kontenjer, të cilat varen nga kushtet në komunikacion, gjatë dhe pas ndërrimit të vendit.

Transportues- është ndërmarrja, e cila merret me aktivitete transportuese.

Operator i transportit është personi juridik a fizik, i cili ushtron veprimtarinë e transportit publik të mallrave të rrezikshme. Dërguesi i mallit është ndërmarrja, e cila bën dërgimin e mallrave të rrezikshme, qoftë në emër të saj ose për palët e treta, nëse transporti bëhet sipas kontratës për bartje.

Dërguesi i mallit do të thotë dërguesi sipas kontratës për bartje.

Ngarkuesi është çfardo ndërmarrje, e cila bën ngarkimin e materieve të rrezikshme në automjet ose kontenjer.

Paketim do të thotë paketimi komplet i një produkti, i cili është i gatshëm për bartje; ky term nuk ka të bëjë me substancat që barten në cisternë.

Etiketimi apo Shenjëzimi do të thotë etiketat, të cilat vendosen në mjete transportuse për definimin e materies së rrezikshme si dhe rrezikshmërinë e materies.

Organet e autorizuara janë organi apo çfardo organe të tjera të përcaktuara si të tilla në secilin vend dhe në çdo rast specifik, në pajtim me ligjin vendor.

ADR është marrëveshja Europiane për transportin e mallrave të rrezikshme në rrugë tokësore.

RID është marrëveshja Europjane për transportin e mallrave të rrezikshme në rrugë hekurudhore.

COTIF -është Konventa e Transportit Hekurudhor Ndërkombëtar.

## **2.4 NDARJA E KLASAVE TË MATERIEVE TË RREZIKSHME**

Klasifikimi i materieve të rrezikshme është bërë në bazë të rregullave ndërkombëtare që rregullojnë përdorimin e tyre , transportin , deponimin dhe kontrollin. Në këtë marrëveshje janë të përfshira afër 50.000 materie të rrezikshme të shpërndara në 9 klasa.

Mallrat e rrezikshme sipas ADR janë të klasifikuara si vijon:

- Klasa 1. Substancat dhe artikujt eksplodues;
- Klasa 2. Gazrat;
- Klasa 3. Materiet ndezëse të lëngëta;
- Klasa 4. Materiet ndezëse të ngurta,
- Klasa 5. Substancat oksiduese dhe peroksidet organike;
- Klasa 6. Substancat toksike dhe infektive;
- Klasa 7. Materiet radioaktive;
- Klasa 8. Substancat korroduese;
- Klasa 9. Substancat dhe mallrat tjera të rrezikshme.

### 2.4.1 KLASA E PARË – Substancat dhe artikujt eksplozive

Eksplozivët janë komponime ose perzierje të cilat nëse provokohen nga ndonjë faktor i jashtëm (goditje, fërkim, nxehje ose ndezje e inicuar) atherë në pikpamje kimike shumë shpejt mund të ndërrojnë me qrast lirojnë sasi të madhe të nxehtësisë që manifestohet si eksplozim.

Sipas ADR kjo klasë ka këto divizione:



Figura 2.1 Klasa e parë e ndarë në divizione

Eksplozivët janë substanca apo materie që në bazë të klasifikimit janë futur në klasën e parë. Substanca eksplozive i quajmë të gjitha ato materiale qofshin të ngurta apo të lëngëta apo të dyja së bashku që janë në gjendje të zhvillojnë një reaksion kimik në vete duke prodhuar gazë dhe presion në një temperaturë të lartë.

Eksplozivët janë materie të thjeshta dhe të përbëra të cilat nën ndikimin e impulseve (goditjeve, fërkimeve të nxehtësisë) zbërthehen dhe kalojnë në gjendje të gaztë.

Me rastin e eksplozimit lirohet sasi e madhe e produkteve të gazta ku në atë rast vjen deri te ngritja e tepërt e shtypjes dhe temperaturës.

Eksplozivët kanë aftësi (potencial) të çlirojnë energji të menjëhershme nga gjendja e ngurtë apo e lëngët në gaz duke krijuar një masë të madhe energjie. Eksplozivët prodhojnë vetë oksigjen dhe për këtë arsye nuk kanë nevojë për burime të jashtëm për të mbështetur zjarrin. Varësisht nga mënyra me të cilën bëhet aktivizimi i energjisë bëhet edhe zbërthimi i materieve eksplozive edhe atë në katër mënyra:

- *Eksplozive deflagrante* - Ku bëjnë pjesë: baruti i zi dhe baruti pak tymues.
- *Eksplozivët e nxitjes* - Siç janë: nitroglicerina, dinamiti, tritol, trinitrotuol dhe të tjera.
- *Eksplozive të sigurta* - Përfaqësues i të cilit është amonium nitrati me shtesa të caktuara.
- *Eksplozivët iniciale ose detonatorë* - Siç janë: fulminati i zhivës, acid i plumbit etj.

## 2.4.2 KLASA E DYTË - Gazrat

Sipas ADR gazrat ndahen në:

- Divizioni 2.1 Gazrat e ndezshme, që marrin zjarr p.sh. propani,
- Divizioni 2.2 Gazrat jo të ndezshme, p.sh, nitrogjeni,
- Divizioni 2.3 Gazrat toksike që kanë veti helmuese, p.sh. klorina.



*Divizioni 2.1*

*Divizioni 2.2*

*Divizioni 2.3*

Figura 2.2 Klasa e dytë e ndarë në divizione

Gazrat mund të jenë të rrezikshme për shkak të natyrës së tyre kimike.

*Gazrat toksikë* - Gaz toksik dhe vdekjeprurës p.sh. klorina.

*Gazrat zjarrmarrës* - Gazra zjarrmarrëse (të djegshëm) p.sh, propani dhe butani.

*Gazrat Oksidues (ndezëse)* - Gazrat Oksidues p.sh, oksigjeni.

Presionet e gazrave brenda në bombola mund të kalojnë 250 bar (200 bar = 3000 psi).

Për shkak të presioneve kaq të larta në bombolat e gazit, ato duhen trajtuar me kujdes. Ka mundësi që gazrat të kenë edhe rrezikshmëri sekondare përveç atyre kryesore. P.sh. klorina është helmuese dhe korrozive.

Karakteristikë e përbashkët e të gjithë gazrave është se ato janë ndrydhur në hapësira nga ku duan të dalin jashtë si p.sh në bombola, depozita etj. Gazrat mbarten në mënyra të ndryshme për të mundësuar mbartjen ekonomike të tyre.

### 2.4.3 KLASA E TRETË - Substancat e lëngshme të ndezshme

Materialet e lëngshme janë substanca apo përzierje të cilat në temperaturë deri në 20 °C janë në gjendje të lëngët, në 50 °C janë avuj me shtypje deri në 300 kPa (3 bar).



Figura 2.3 Klasa e tretë materiet e ndezshme të lëngëta

Lëngjet e ndezshme ndahen në tri divizione, dhe këto përcaktohen në vartësi me pikën e tyre ndezëse:

- Divizioni 3.1 Me pikë të ulët të ndezjes ( $-18\text{ }^{\circ}\text{C}$ )
- Divizioni 3.2 Me pikë të mesme të ndezëse (prej  $-18\text{ }^{\circ}\text{C}$  deri në  $+23\text{ }^{\circ}\text{C}$ )
- Divizioni 3.3 Me pikë të lartë të ndezjes (prej  $+23\text{ }^{\circ}\text{C}$  deri  $+61\text{ }^{\circ}\text{C}$ )

Zakonisht avujt që lëshojnë lëngjet zjarrmarrës janë pa ngjyrë dhe më të rëndë se ajri. d.m.th. avujt qëndrojnë në nivel më të ulët mbi tokë. Gjithë lëngjet zjarrmarrës janë substanca avulluese (d.m.th. ato avullojnë apo shëndrohen nga lëng në avull me lehtësi) p.sh. acetoni. Sa më i ulët të jetë pika e ndezjes e një produkti aq më e madhe është avullueshmëria. Në pikëndezje një substancë do të ndizet, por mund të mos ketë avuj të mjaftueshëm për të mbajtur ndezjen (djegjen). Normalisht kjo ndodh në një temperaturë pak më të lartë sesa pika e ndezjes.

Vetëndezja ndodh kur një lëng nxehet dhe fillon të ziejë. Ai mund të nxehet aq shumë sa mund të marrë zjarr dhe shpërtheje edhe pse nuk ka burim të hapur flakë. p.sh. një motor diesel përdor vetëndezjen kur ajri shtypet dhe injektohet në të karburanti.

#### 2.4.4 KLASA E KATËRT – Substancat e ngurta të ndezshme

Kjo klasë për shkak të cilësive të ndryshme të substancave zjarrmarrëse që ka dallohet prej klasave tjera. Substancat në të gjitha ndarjet e klasës së 4 digjen me lehtësi dhe disa kanë prirje edhe të shpërthejnë po ashtu mundet edhe të vetë ndisen.



*Divizioni 4.1*



*Divizioni 4.2*



*Divizioni 4.3*

Figura 2.4 Klasa e katërt e ndarë në divizione

Kjo klasë ka tri ndarje për shkak të cilësive të ndryshme të substancave të ndryshme zjarrmarrëse që nuk u përkasin klasave të tjera.

- Divizioni 4.1 Zjarrmarrës, p.sh. sulfuri, heksamina, pluhuri i silikonit (amorfi) etj.
- Divizioni 4.2 Zjarrmarrjeje spontane p.sh. fosfori i bardhë, karboni i aktivizuar etj.
- Divizioni 4.3 Kur njomen lëshojnë gazra që marrin zjarr. P.sh. soda, kaliumi, etj.

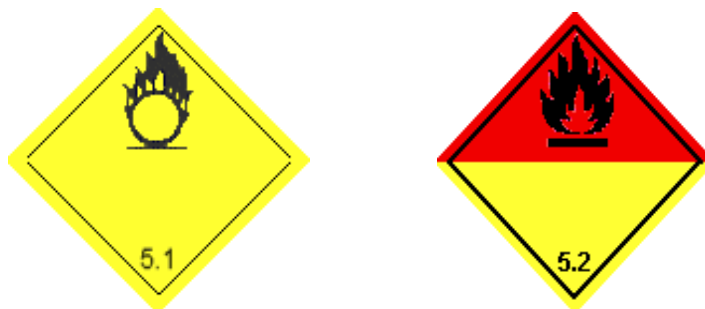
Substancat e klasës 4 mund të kenë edhe rreziqe sekondare si p.sh. korrozive, helmuese, etj.. P.sh. dinitrofenoli, i njomur me 15% ujë është një solid zjarrmarrës dhe helmues. Substanca të tjera të Klasës 4 mund të prodhojnë nënprodukte të rrezikshme. P.sh., kur digjet sulfuri prodhon dioksid sulfuri i cili është një gaz helmues. Kur digjet fosfori prodhohet pentoksid fosfori i cili është korroziv.

Nëse këto substanca nuk kontrollohen ndaj temperaturës ato mund të fillojnë të shpërbëhen me shpejtësi dhe mund të shkaktojnë shpërthimin e gjithë ngarkesës. Temperatura në të cilën fillon të ndodhë një gjë e tillë njihet si temperaturë vetënxitëse e shpërbërjes .

#### 2.4.5 KLASA E PESTË – Substancat oksiduese dhe peroksidet organike.

Kjo klasë ka dy ndarje secila prej tyre ka një etiketë të verdhë me simbolin e një O të zezë nga ku del flake.

Substancat oksiduese - janë substanca të pasura me oksigjen dhe mund të ushqejnë zjarr nëse aktivizohen p.sh nga nxehtesia.



*Divizioni 5.1*

*Divizioni 5.2*

Figura 2.5 Klasa e pestë e ndarë në divizione

Peroksidet organike-Janë substance organike të cilat përmbajnë një structure bivalente O-O dhe mund të konsiderohen si derivate të peroksidit të hidrogjenit, ku një ose dy atome të hidrogjenit janë zëvendësuar nga baza organike.

Kështu që ka oksigjen dhe një përbërës organik brënda të njëjtës substancë dhe ato marrin zjarr me shumë lehtësi d.m.th. nuk kanë nevojë për burim të jashtëm oksigjeni apo karboni për t'i vënë zjarrin.

Lidhjet e oksigjenit janë nën presion të vazhdueshëm dhe shpërbëhen dhe reformohen me lehtësi, pra janë shumë të paqëndrueshme. Ato janë shumë të ndjeshme ndaj nxehtësisë dhe temperaturës së ambjentit (përreth). Kur temperatura kalon një shkallë të caktuar, peroksidet organike mund të reagojnë dhe ndizen apo shpërthejnë vetë.



#### 2.4.6 KLASA E GJASHTË – Substancat toksike dhe infektuese

Kjo klasë ka dy ndarje:

- substanca toksike dhe
- substanca infektuese

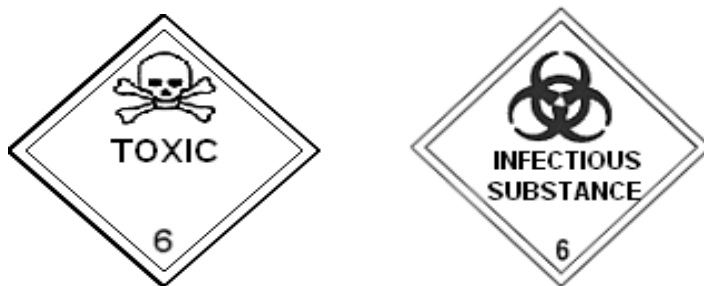


Figura 2.6 Klasa e gjashtë e ndarë në divizione (Toksike dhe Infektuese)

Sipas marrëveshjes ADR këto substance quhen infektuese kur përbëjnë mikroorganizma duke përfshirë bakteret, viruset, parazitët, këpurdhat ose kombinimin e hibrideve ose të mutantëve të cilat janë të njohura dhe për të cilat besohet se shkaktojnë sëmundje tek njeriu ose tek kafshët.

Materiet helmuese kanë ndikim shumë të madh në organizmin e njeriut duke dëmtuar ose penguar funksionet normale të organeve. Me këtë rast pengohet zhvillimi normal i shëndetit të njeriut ku mund të vij deri te paraqitja e sëmundjeve të cilat mund të shpien deri në vdekje. Me fjalë të tjera të gjitha substancat e tilla që mirren përmes organeve respiratore ose përmes formave tjera shkaktojnë ose inicojnë rrezik për shëndetin.

Substancat toksike dhe infektuese duhen transportuar në depozita të sigurta dhe të siguruara. Nëse konstatohet rrjedhje duhet njoftuar menjëherë. Materialet toksikë dhe në mënyrë të veçantë ata infektues, nëse rejedhin do të shkaktonin dëm të madh në ambient, njerëz dhe natyrë. Për këtë arsye kërkohet paketim (ambalazhim) i posaçëm për substancat infektuese. Substancat toksike duhen veçuar nga materialet ushqimore (të njerëzve dhe të kafshëve). Kjo mund të realizohet duke përdorur ndarje të veçanta në një automjet ose automjete të veçantë.

#### 2.4.7 KLASA E SHTATË – Substancat radioaktive

Substancat radioaktive në krahasim me materiet tjera të rrezikshme kanë një cilësi specifike: paraqesin rrezik edhe pse vetë substance është fizikisht e ndarë nga ambienti, sepse emiton rrezatim jonik



Figura 2.7 Klasa e shtatë substancat radioaktive

Ka një gamë të gjërë artikujsh dhe materialesh që mund të kategorizohen si mallra radioaktive. Fizikisht ato mund të jenë në formë të ngurtë, të lëngët apo të gaztë. Radioaktiviteti mund të shfaqet në mënyrë të natyrshme apo të shkaktohet nga njeriu dhe nuk mund të konstatohet nga ndjesat.

Për të kuptuar natyrën e mallrave radioaktive dhe rreziqet që paraqesin ato është e domosdoshme të kuptohet diçka për radioaktivitetin dhe vetitë e tij.

Izotopet e qëndrueshëm që përbëjnë shumicën e materialeve rreth nesh, kanë një rënditje (rregullim) të qëndrueshme të nukleoneve në bërthamat e tyre. d.m.th. ballancën e numrit të protoneve dhe neutroneve. Gjithashtu nuk ka shumë nukleone në bërthamë d.m.th. atomet që përbëjnë elementin nuk janë shumë të rëndë.

Në izotopet e paqëndrueshëm bërthama ose është shumë e rëndë dhe e ndryshueshme ose ka një renditje të paqëndrueshme nukleonesh. Izotopet e paqëndrueshëm do të tentojnë, gjithjmonë, të bëhen të qëndrueshëm duke emetuar (lëshuar) një lloj rrezatimi. Prandaj një izotop i paqëndrueshëm do të njihet si RADIOAKTIV.

#### 2.4.8 KLASA E TETË – Substancat korroduese

Substancat korroduese janë ato substance të cilat kur vijnë në kontakt me substancat tjera ose me organizmin e gjallë shkaktojnë dëmtimin apo asgjësimin e tyre.



Figura 2.8 Klasa e tetë Substancat korroduese

Këto janë substanca që mund të dëmtojnë qelizat e gjalla, indet apo materiale të ndryshme. Diamantet paralajmërues të rrezikshmërisë (etiketat) janë të ndara në dy gjysma. Gjysma e sipërme është e bardhë me një figurë të zezë që tregon efektin mbi qëniet e gjalla dhe materialet, ndërsa gjysma e poshtme është e zezë. Shëmbuj të materialeve korozive janë acidet si ai sulfurik, nitrik dhe hidroklorik; dhe alkalidet si soda kaustike (hidroksid sodiumi) dhe karbonat sodiumi.

Në bazë të shkallës së rrezikshmërisë dhe forcës reaguese materiet korozive ndahen në tri grupe:

- a. materje të forta korozive*
- b. materje korozive*
- c. materje të dobëta korozive*

Në grupen e parë (a) bëjnë pjesë materjet që më pak se 3 minuta shkatrojnë tërësisht lëkurën e njeriut, ndërsa në grupen (c) bëjnë pjesë materjet të cilat reagojnë pas një kohe të gjatë që mund të shkatrojnë pjesë metalike. Disa gruyerës kanë dhe rrezikshmëri të tjera (p.sh. toksike apo djegese). P.sh. bromini është toksik, dhe acidi nitrik i fortë është djegës. Gruyerës të tjerë krijojnë reaksione dhe prodhojnë nënprodukte me rrezikshmëri si p.sh. soda kaustike bën reaksion me aluminin dhe çliron hidrogjen.

#### 2.4.9 KLASA E NËNTË – Substancat e rrezikshme të llojlojshme

Kjo klasë përfshin një gamë të gjerë kontaktesh me materiet e substancave të rrezikshme.



Figura 2.9 Klasa e nëntë Substancat e rrezikshme të llojlojshme .

Ky klasifikim është për substancat që nuk i përkasin asnjë nga klasat e tjera ku ato janë:

- \* Materie të cilat lirojnë gazra toksik kur vijnë në kontakt me ujë apo me ajër,
- \* Materie toksike,
- \* Materie ekotoksike,
- \* Materie të cilat pas deponimit mund ti dëmtojnë materiet tjera.

Klasa e 9-të përfshin një gamë të gjerë substancash dhe ato ndryshojnë në rrezikshmërinë e tyre. Janë materie të rrezikshme për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion, për njerëzimin dhe rrethin. Pra janë ato që nuk mund të klasifikohen prej klasës së 1 deri atë të 8-të , shëmbuj të substancave të klasës 9 mund të jenë:

- Materialet e magnetizuara,
- Azbesti,
- Oksidi i Karbonit (IV), i ngurtë ( i thatë),
- Ditonati i Zinkut,
- Pajisja e mjetit për transport ( jastëkët e rrezatuar, rripat e sigurisë),
- Mikroorganizmat gjenetik të ndryshueshëm etj.

## KAPITULLI III

### 3. METODOLOGJIA E PUNËS

Materie e rrezikshme konsiderohen ato materie të cilat kanë ndikime, që në disa raste jo profesionale mundën me thirr dëme jo vetëm për njëzërit por edhe për rrethin. Thënja mall i rrezikshëm definohet si materie e rrezikshme gjatë procesit të transportit. Transporti i mallrave të rrezikshme është i ndaluar nëse nuk bëhet në kohe dhe kushte të caktuara.

Te gjitha mjetet transportuese të materieve të rrezikshme të cilat marrin pjesë në komunikacion paraqesin një rrezik potencial. Rreziku mund të jetë edhe më i madh nëse transportohet mall i cili mund të jetë materie kimike, eksploziv, apo ndonjë gaz helmues, për këtë arsye janë rregullat e caktuara për transportin e materialeve të rrezikshme të cilat sigurojnë një transport të sigurt për ata që merren me këtë transport si dhe për pjesëmarrsit tjerë në komunikacion.

Ato janë:

ADR - Transporti ndërkombëtar rrugor

RID - Rregullorja për hekurudhave

AND - Rregullat Evropiane për Brenda kufijve në rruget lundruese

IATA - Rregullat teknike mbi TMRR në komunikacion ajror

UPT - Federate botrore në komunikacion postar

SOLAS - Konventa ndërkombëtare mbi ruajtjen e shëndetit të njëzëve në detna

IMGT - Organizata ndërkombëtare për transport detar



Figura 3.1. Marrëveshjet për transportin e materieve të rrezikshme sipas llojit të transportit

### 3.1 Standardizimi

Standardi është lloji i dispozitës që përcakton karakteristikat e caktuara të ndonjë përprodukti, ku përodhuesi duhet t'i përmbahet atij standardi gjatë përodhimit të përproduktit.

Janë organizatat ndërkombëtare për standardizim (ONS) dhe puna në përgaditjen e tyre zhvillohet përmes (ONS) të komitetit teknik të anëtarësisë.

Nga e gjithë kjo shifet se standardet janë dispozita teknike të cilat rregullojnë lëmin e prodhimit dhe qarkullimin e mallit, gjë që standardizimi patjetër duhet të përfshij dhe definojë këto çështje apo probleme:

- Zgjedhjen e përproduktit për të cilin mirret parasysh standardi.
- Asortimani i prodhimeve, furnizimi, tregu me zgjidhjen e mirë të mallit dhe sasi të për mallin e prodhuar.
- Karakteristikat teknike të produkteve.
- Metodën e analizave të kualitetit për mallin e prodhuar.

- Mjetet e identifikimit të standarde në qarkullim dhe kushtet e transportimit e sipas nevojës edhe të depozitimit të tyre.
- Çështjet që kanë të bëjnë me projektimin dhe konstruktimin e të mirave, si dhe për procedurën teknologjike të përpunimit të produkteve –zbatimit të punëve.

Për nevojat e transportit rëndësi të jashtëzakonshme ka pjesa e standardizimit që ka të bëjë me metodat e hulumtimit të kualitetit të mallit si dhe pjesa tjetër që ka të bëjë me kushtet me të cilat mund të bartet malli i caktuar dhe deponimi sepse gjatë transportit duhet siguruar kushtet me të cilat janë të parapara për deponim, në mënyrë që malli mos të ndryshoj kualitetin e vet ose të humb vlerën e nevojshme.

Marrja e mostrave do të shqyrtohet vetëm për nevojat e disa materieve të rrezikshme të cilat janë më të shpeshta, e ato janë nafta dhe përoductet e saja.

### **3.2 Marrja e mostrave të naftës dhe prodhimeve të naftës**

Marrja e mostrave paraqet pjesën më të rëndësishme të kontrollit të kualitetit të mallit të transportuar dhe shumë me rëndësi është se si mirret mostra reprezentuese. Në këtë kaptinë do të përshkruhet procedura e marrjes së mostrave reprezentative të naftës dhe produkteve tjera që i përkasin naftës siç janë: vajrat e ndryshëm lubrifikues, të lëngët, të gazuara, gjysëm të lëngëta apo pasta - lyerëse, të forta, konstruktin e teknologjisë, mandej lëndet djegëse siç janë dizelli, benzina, lloje të ndryshme vajrash, mazuti dhe mënyra e marrjes së mostrave të lëndëve rrjedhëse të bazuara në naftë. Marrja e mostrave është një vepërim që parashihet me procedurë-standardizuese ku nga masa e ndonjë produkti ndahet një apo më shumë pjesë në sasi e madhësi ashtu që pjesa apo pjesët e atij produkti të ngërthejnë në veti të gjitha karakteristikat e vetive fizike e kimike me qëllim të vetëm që të vlerësohet kualiteti e atij përoducti.

#### **3.2.1. Dispozitat e përgjithshme**

Marrja e mostrave ju besohet personave të aftësuar profesional për kryerjen e kësaj pune. Për të marrur mostrat të cilat paraqesin një përoduct të caktuar duhet ndërmarrë masat e

duhura të cilat varen nga vetë natyra e produktit nga e cila mirren mostrat nga lloji i objektit të depos apo mjetit transportues nga pastërtia e enës në të cilën vehen apo mirren mostrat si dhe nga vetë natyra e procedurës së marrjes së tyre.

### 3.2.2 Aparatet dhe veglat

Pajimet për marrjen e mostrave duhet të përjetojnë dhe të kryhen në atë mënyrë që t'i përgjigjen-përshtaten funksionit të cilit i dedikohen në mënyrë që të ruhen karakteristikat fillestare të mostrës.

Patjetër duhet të jenë të sforcuar dhe nga ana e jashtme të mbrojtur në mënyrë që të mbajnë shtypjen e mbrendshme normale e cila krijohet të marrja e mostrës

### 3.2.3 Pajimet për marrjen e mostrave nga rezervuari.

Këto pajime ndahen sipas tipit të mostrave të cilat mirren:

- mostra nga vendi i caktuar
- mostra nga poshtë
- mostra nga fundrrina apo mbetja në rezervuar
- mostra nga të gjitha shtresat në dy drejtime.



Figura 3.2: Marrësit cilindrik të mostrave për lëngje, lëngje të ndezshme dhe mostra speciale.



### 3.2.4 Enët për mostra.

Enët për mostra duhet të jenë shishe prej qelqi apo plastike, shishe të lyera metali apo kanta, mvarsisht prej materialit i cili është për mostër. Vëllimi i këtyre enëve zakonisht leviz në mes 0.25 apo 5 litra. Megjithatë këto enë mund të jenë edhe më të mëdha atëherë kur lypet bërë hulumtime speciale, për grumbullimin e tërsishëm apo të pjesërishëm të mostrave. Enët prej masës plastike nuk guxojnë të përdoren për depozitimin e mostrave si dhe as enët prej polietilenit jo linear sepse mund të vijë deri të ndotja e mostrës apo dëmtimi i enës.



Figura 3.3: Forma të ndryshme të enëve për mostra

### 3.2.5 Mostrat nga vendi i caktuar

Ena për marrjen e mostrës apo shishja me kaveze lëshohet në lëng deri në thellësinë e dëshiruar mandej hapet në mënyrë përkatëse dhe lejohet që pajimi të mbushet në atë thellësi.



Figura 3.4. Pajisjet në formë gote për manipulim me një dorë

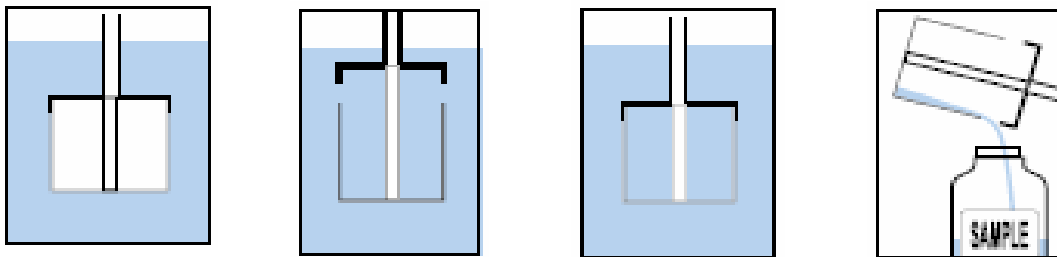


Figura 3.5. Procedura për marrjen e mostrës me pajisje në formë gote

### 3.3. Specifikacionet e tabelave me ngjyrë të portokalltë

Tabelat reflektuese me ngjyrë të portokalltë duhet të jenë 40 cm në bazë dhe jo më të vogla se 30 cm të larta; ato duhet të kenë kufij me ngjyrë të zezë 15 mm gjerësi.

Nëse madhësia dhe konstrukcioni i automjetit është i atillë ku sipërfaqja në dispozicion nuk është e mjaftueshme për të vendosur këto tabela me ngjyrë të portokalltë, dimensionimi i tyre mund të zvoglohet deri në 300 mm për bazë dhe 120 mm për lartësi dhe 10 mm për kufirin me ngjyrë të zezë.

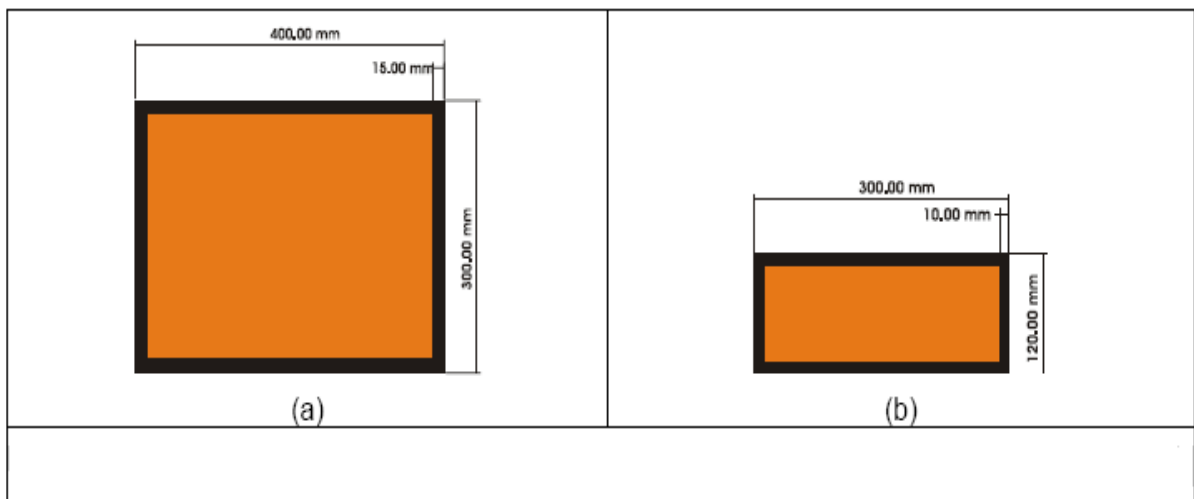


Figura 3.6: Tabela reflektuese për mjetet transportuese të materieve të rrezikshme



Figura 3.7: Tabela për shënimin e materieve të rrezikshme në gjendje të gaztë (toksik, koroziv).

Këto tabela reflektuese përbëhen prej dy pjesëve, pjesa e sipërme përshkruan numrin për identifikimin e rrezikut kurse pjesa e poshtme paraqet numrin e UN-it; ata duhet të ndahen me një vijë horizontale me ngjyrë të zezë, 15 mm gjerësi në rënie, duke u zgjatur prej një ane të tabelës në tjetren në mes të lartësisë.

Numri për identifikimin e rrezikut dhe numri i UN-it duhet të përbëhen prej numrave të zinj, 100 mm të lartë dhe me një trashësi 15mm në rënie.

Numri për identifikimin e rrezikut dhe numri UN-it duhet të jenë mirë të gjithur dhe duhet të jenë prej materjali special i cili duhet të mbetet i lexueshëm edhe pas 15 minutave të kaplimit të zjarrit eventual .

### 3.3.1 Domethënia e numrave identifikues të rrezikshmërisë

Numri identifikues i rrezikshmërisë përbëhet prej dy ose tri shifrave respektivisht numrave dhe shkronjave. Në përgjithësi shifrat përcaktojnë rrezikun si vijon në renditje. Numrat e parë tregojnë rrezikun kryesor si më poshtë:

- 1- *Lirimi gazit për shkak të përesionit ose reaktionit kimik*
- 2- *Ndezshmëria e materieve të lëngëta dhe e gazrave*
- 3- *Ndezshmëria e materieve të ngurta ose vetëndezëse*
- 4- *Materie oksiduese ose përokside organike*
- 5- *Materie helmuese ose rreziku nga infeksioni*
- 6- *Materie radioaktive*
- 7- *Materie korozive*
- 8- *Rreziku nga reaktioni spontan i vrullshëm*

Shifra e dytë dhe e tret tregojnë rrezikun plotësues. Nëse të dy shifrat janë të njëjta atëherë paraqesin intensifikimin e rrezikut të caktuar.

Në rast se një substancë është e paraqitur me një shifer të vetme, kjo është e përcjellur me një zero ( 0 ) që nuk ka ndonjë domethënie.

Nëse numri për identifikimin e rrezikshmërisë ka një përefiks me shkronjën „ X“, kjo do të thotë që substanca do të reagojë në mënyrë të rrezikshme në ujë. Për këto substanca uji mund të përdoret vetëm me lejen e ekspertëve.

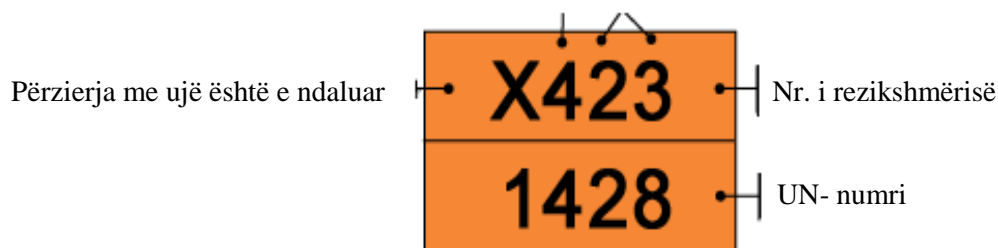


Figura 3.8: Domethënja e tabelës me numra dhe shkronjë

Numri për identifikimin e rrezikshmërisë apo numri i *Kemlerit* i vendosur në pjesën e sipërme të tabelës së portokalltë ka këtë domethënie.

### 3.4. Mënyrat e shenjimit dhe markimit në automjetet transportuese

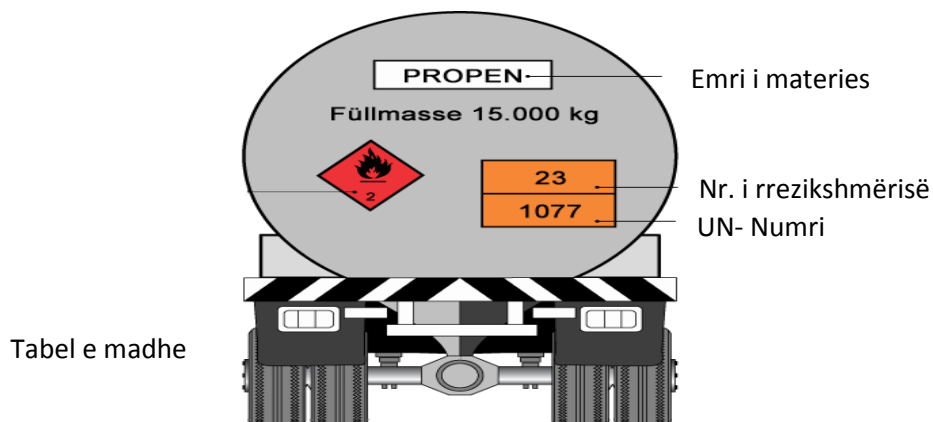


Figura 3.9: Automjeti cistern me materie të ndryshme në të gjithë rezervuaret

### 3.5. Dokumentacioni për transportin e materieve të rrezikshme

Materiet e rrezikshme munden t'i transportojnë vetëm përsoneat e moshës madhore të cilët i kanë mbushur 21 vjet dhe janë të përgaditur në mënyrë përofesionale.

Përsoneat të cilët e drejtojnë automjetin në të cilin transportohen materie të rrezikshme janë të obliguar që të posedojnë këto dokumente.

1. Lejën apo qartifikatën për përgaditjen përofesionale të shoferit
2. Qartifikatën për automjetin
3. Dokumentet për transport- lista ngarkuese
4. Leja për transport
5. Vërtetimi për sigurimin e mallit
6. Udhëzimin për masat e pasaqme të sigurisë

#### 3.5.1 Leja apo qartifikata për përgaditjen përofesionale të shoferit

Lejën të cilën e marrin shoferët është me përbërje dhe trajtë të caktuar. Zakonisht lejën e lëshon institucioni kompetent si ministria e komunikacionit apo ndonjë organizat tjetër e autorizuar. Këto leje janë të shkruara në katër gjuhë botërore si në anglisht, gjermanisht, frengjisht dhe në gjuhën e shtetit që e lëshon lejën. Si e tillë leja është e përanuar në të gjitha shtetet anëtare të ADR marveshjes deri në skadimin e afatit e cili zgjatë 5 vite.

The image shows two examples of ADR certificates. The left one is a completed certificate for Ute Mustermann, issued by the Handelskammer in Hanover, valid until 05.01.2007. The right one is a blank form for national regulations.

1		2		3		4	
ADR-Bescheinigung		Name	Mustermann	Gültigkeit erweitert auf Klasse(n) <sup>1)</sup>		Nur für nationale Vorschriften	
über die Schulung der Führer von Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter		Vorname(n)	Ute	1	in Tanks		
In Tanks <sup>1)</sup>		geboren am	05.05.1968	2	Datum		
andere als in Tanks <sup>1)</sup>		Nationalität	deutsch	3			
Nr der Bescheinigung 33-000010542		Unterschrift des Führers	[Signature]	4.1, 4.2, 4.3	Unterschrift		
Gültig für Klasse(n) <sup>2)</sup>		Ausgestellt durch	Handelskammer	5.1, 5.2	und/oder Stempel		
in Tanks		Datum	05.01.2007	6.1, 6.2			
andere als in Tanks		Unterschrift <sup>3)</sup>	[Signature]	7			
X 2		Verlängert bis		8			
2		durch		9			
3		Datum		Anders als in Tanks			
4.1, 4.2, 4.3		Unterschrift <sup>3)</sup>		1	Datum		
5.1, 5.2				2			
6.1, 6.2				3			
7				4.1, 4.2, 4.3	Unterschrift		
8				5.1, 5.2	und/oder Stempel		
9				6.1, 6.2			
bis zum <sup>3)</sup> 05.01.2007				7			
				8			
				9			

Figura 3.10. Leja e pranuar nga të gjitha shtetet antare të ADR

### **3.5.2 Dokumentet për transport – lista ngarkuese**

Plotësimi i kësaj liste bëhet në vendin e ngarkimit. Nuk është plotësishtë e definuar forma e shkrimit d.m.th. mund të jetë në formë të listës ngarkuese, fletëdërgesës apo ndonjë dokumenti tjetër. Zakonisht shkruhet në tri kopje: një kopje i mbetet dërguesit dhe ka ngjyrë të kuqe, e dyta i jepet transportuesit dhe ka ngjyrë të gjelbër dhe kopja e tretë i jepet marrësit të materieve të rrezikshme dhe ka ngjyrë të verdhë.

Ky dokument transportues duhet t'i ketë këto informata në lidhje me materiet e rrezikshme:

- *emri i materies dhe numri identifikues ( UN- numri )*
- *klasa , grupa e ambalazhit*
- *numri identifikues sipas ADR-së*
- *numri dhe përshkrimi i paketimit*
- *sasia e përgjithshme ( vëllimi, bruto apo neto masa )*
- *vërtetimi i dërguesit dhe dëshmia të parapara sipas ADR-së*
- *emri , adresa dhe numri i të lefonit të dërguesit*
- *emri dhe adresa e marrësit*
- *nënshkrimi dhe vula e dërguesit*

### **3.6. Nocioni dhe vendi i shpedicionit**

Shpedicioni është veprimtari shërbyese e tregtisë së jashtme e cila merret me organizimin e transportit dhe aktiviteteteve të lidhura me te, me qëllim që malli prej prodhuesit deri te konsumatori të arrijë në mënyrë ekonomike, shpejt dhe në mënyrë të sigurt.

Shpedicioni ndërkombëtar është veprimtari e tregtisë së jashtme për arsye që punon sipas urdhëresave dhe llogari të një personi të një shitblerjeje ndërkombëtare ( shitësit apo blerësit i cili i përfaqëson interesat ndaj pjesëmarrësve të tjer në transport ).

Ajo është veprimtari shërbyese sepse merret me transportin e mallit, ose me aktivitetet e rrugës por me organizimin dhe koordinimin ,, prodhimi e puna e saj nuk është përcaktuese ,materjalizuar apo as nuk mundet të ndahet nga procesi i punës ku dhënja e shërbimeve të

shpedicionit është e drejtëpërdrejt e lidhur me këto procese të punës , d.m.th. shitja e njohurive shkathtësisë dhe përvojës së komitentit me qëllim që nevojat për organizimin e transportit të mallit , e cila është lëndë e shitblerjes ndërkombëtare të jetë e kënaqshme.

Organizimi i transportit të mallit është process i sajimit optimal dhe veqori e transportit, zgjedhja e atij e bënë transportin dhe koordinimin e aktiviteteve prej momentin kur e merr mallin deri te momenti kur ja dorëzon mallin marrësit.

Aktivitetet përcjellëse janë doganore , tranzite, të inspekcioneve si dhe aktiviteteve dhe veprimtarive tjera të cilat duhet të bëhen si para transportit gjatë dhe pas transportit. Transportimi ekonomik i mallrave nënkupton kryerjen e shërbimeve me hargjime sa më të ulëta të mundshme. ajo nënkupton edhe shpejtësinë e transportit me periodën më të shkurtër kohore, kurse zgjedhjen e sigurisë solide të transportit dhe mjetet solide të autotransportuesve me rreziqet me të vogla të mallit dhe kryerja e plotë e transportit. Kombinimi ekonomik optimal , shpejtësia dhe siguria janë kushtet racionale të transportit.

### **3.6.1 Marrdhënjet e shpedicionit dhe transportit**

Shpedicioni ndërkombëtar nuk është veprimtari e komunikacionit sepse nuk merret me barjten e mallit por me organizimin e tij. Nëse shpediteri në kuadër të organizimit të transportit, ushtron transportin apo një pjesë të transportit me mjetet vetanake të transportit mund të bëjë edhe transportin si pjesëmarrës i dytë në atë drejtim , ndërmarrë përgjegjësitë e autotransportuesit. Mirëpo funksioni i organizimit të transportit si veprimtari kryesore e shpediterit , paraqet tregëtinë e jashtme ndërsa transporti i mallit veprimtari komunikacioni. Si organizator i transportit, shpedicioni ndërkombëtar , përball transportit ndërkombëtarë paraqitet si shfrytëzues i shërbimeve transportuese të mallit. Ajo në tregun transportues është faktor i rëndësishëm i kërkimeve, fillon me kërkesat e të gjithë komitentëve, çka mund të jetë faktor i rëndësishëm të cilat duhet të bartet në relacione të ndryshme dhe me mjete të rëndësishme autotransportuese [6].

Të gjithë autotransportuesit nga të gjitha mënyrat e transportit, janë të interesuar që me shpediterin të zhvillojnë marrëdhënie më të mira zyrtare sepse ajo mundëson punësim më të mirë. Në kërkesat ndaj shpeditarit vijnë në shprehje deri te paraqitja e konkurrentëve transportues jo vetëm në një mënyrë të transportit, por në dy e më shumë mënyra të transportit. Përveq kësaj, shpeditari është njohës i shkëlqyer i tregut ndërkombëtar të transportit, disponon teknologji transportuese dhe me drejtime të transportit të mallrave.

Ai ndaj autotransportuesve luan rolin e komitentit sepse bënë zgjedhjen e mënyrës së transportit për kryerjen e transportit konkret. Lidhja e kontratës për bartjen e mallit në emër të tij për logari të huaj, shpeditari bie me kontraktuesin ndërmjetësues në raport me komitentin vet dhe transportuesin. Nga ajo që theksuam gjer më tani mund të konkludojmë që shpedicioni ndërkombëtar ka domethënie të madhe në tregun e shërbimeve transportuese si dhe rregullator kyç të kapaciteteve të inkuadruara në transport si në disa mënyra të transportit ashtu edhe të disa autotransportuesve.

### **3.6.2 Punët konsultative**

Në këtë veprimtari numrohen këshillat profesionale dhe udhëzimet të cilat shpeditari ia jep komitentit gjatë dhe pas veprimtarisë në tregtinë e jashtme që kanë të bëjnë me të gjitha pyetjet në veprimtarinë e shpeditarit. Sipas kushteve të përgjithshme të afarizmit të shpediterve ndërkombëtar të Kosovës, të gjitha këshillat dhe udhëzimet janë falas dhe janë ndër adutet me rëndësi të marketingut të shpeditarëve.

Në punët konsultative bien këshillat profesionale dhe udhëzimet në lidhje me:

- *kontraktimi më i volitshëm i klauzolës transportuese*
- *mënyra e zgjedhjes dhe rruga e transportit*
- *pregaditja adekuate e mallit për transport*
- *rregullativa juridike dhe doganore*
- *zgjdhja e problemeve të mundshme gjatë ekzekutimit etj.*



Punët operative apo ekzekutuese bëjnë pjesë në grupin më të madh të veprimtarisë së shpedicionit dhe përbëjnë boshtin e veprimtarisë së shpediterëve. Këto janë punë të cilat aprovohen në veper gjithqka që më parë është kontraktuar, përkatësisht këto janë punë ekzekutuese të kontrates së shpedicionit apo urdhërit të komitentit.

### **3.6.3 Pranimi i dispozitave nga komitentit**

Dispozicioni është urdhër të cilin komitentit ja jep shpediterit rreth punës dhe organizimin e transportit të mallit. Kjo me të drejtë duhet të jetë me shkrim dhe përmban shenime precize mbi mallin, kushtet e shitjes dhe mënyrën e transportit. Kjo është kontratë konkretizuese mbi shpedicionin dhe atë nëse është e lidhur, nëse kontrata nuk është e lidhur dispozitat e zëvendësojnë.

Dispozicioni përmban këto shënime:

- *lloji, sasia dhe vlera e mallit*
- *emri dhe adresa e dërguesit*
- *vendi dhe pika e pranuesit*
- *data dhe vendi i dërguesit*
- *data e përgaditjes për transport*
- *emri dhe adresa e blerësit në botën e jashtme*
- *afati i dorëzimit të afatit*
- *klauzula transportuese mbi transportin*
- *mënyra e përgaditjes së transportit*
- *kushtet e shërbimit etj.*

Shpedicioni është i obliguar që dispozicionin e pranuar ta mësoj detalisht nëse ka ndonjë mangësi apo pakjartësi, pa humbur kohë duhet ta njoftoj me shkrim komitentin dhe të kërkojnë informata plotësuese dhe udhëzime të cilat janë të nevojshme për plotësimin e kërkesave në mënyrën më të mirë dhe me kohë. Nësi shpediteri nuk ka vërejtje të tilla praktikesht prej komitentit pranon me shkrim dispozicionin me të cilën vërtetohet gadishmëria e ekzekutimit të plotë e të gjitha urdhërave të komitentit.

### **3.6.4 Lidhja e kontratës mbi transportin**

Kalkulimi i shpenzimeve transportuese përkatësisht oferta e komitentit, shpediteri është bazuar në ofertat të cilat ia ka dhënë transportuesi. Në bazë të këtyre shpediteri përcaktohet në një apo më shumë transportues dhe ta lidhë kontrata veç e veç mbi transport. Se cila mënyrë e transportit i ka specifikat e veta të cilat shpediteri duhet detalisht ti njohë që të lidhë kontratë të cilat do t'ia siguroj transport të sigurt dhe me kohë , ti siguroj komitentit të drejtat nga kontrata [9].

### **3.6.5 Organizimi i mallit të doganuar**

Malli nuk mund të lajmrohet apo të bartet nga jashtë para se të bëhet zhdoganimi , ajo i nënshtrohet mbikqyrjes doganore në importim nga momenti i doganimit deri te momenti i daljes nga dogana e shtetit. Mbikqyrja doganore në mallin e importuar paraqet nga momenti i hyrjes së mallit në zonën doganore dhe zgjatë deri te momenti i doganimit importues. Procedura e organizimit të doganimit përfshinë veprimet e ardhshme:

- *paraqitja e mallit për doganim*
- *paraqitja e deklarates*
- *pranimi i deklarates*
- *shikimi i mallit*
- *klasifikimi i mallit sipas tarifës doganore*
- *vërtetimi i bazës doganore*
- *llogaritja e obligimeve që paguhen*
- *pagesa e obligimeve doganore.*

Të dhënat e dërgesës janë të dhëna me shkrim me të cilën lajmrohet shpediteri apo pranuesit të mallit në vendin që importohet malli mbi mjetet transportuese, llojit dhe sasisë së mallit dhe afatet e pranimit të mallit. Zakonisht dërgohet kopje e dokumentit transportuesit dhe qëllimi i mundshëm i marrësit të mallit që marrësi të përgaditet për pranimin e mallit. Me këtë importuesi ka dëshmi që e ka kryer apo ka filluar të kryes obligimet kontraktuese.

## KAPITULLI IV

### 4. DISKUTIMI I REZULTATEVE

Tabela 4.1 Vlerat e lejuara të përbërësve dhe treguesve të cilësisë së gazit të lëngëzuar të naftës (GLN), i cili përdoret për ngrohje në amvisri dhe industri

Përbërësi dhe treguesi i cilësisë	Njësia	Vlerat Min.	Vlerat Maks.	Metoda e testimit (1)	Metoda tjera ekuivalente (2)
Densiteti 15°C	kg/m <sup>3</sup>	-	-	EN ISO 3993	ASTM D 1657
Numri motorrik i oktanit (NMO)	-	89,0	-	EN 589 Anex B	-
Përmbajtja e përgjithshme e dieneve (përfshi 1,3 butadienin)	Mol %	-	0,5	EN 27941 ISO 7941	ASTM D 2163 ASTM D 2597
Përmbajtja e sulfidit të hidrogjenit	-	negativ	Negativ	EN ISO 8819	ASTM D 2420
Përmbajtja e përgjithshme e sqfurit (pas shtimit të aromës)	Mg/kg	-	50	ASTM D 6667 ASTM D 3246	-
Ndryshkja e shiritit të bakrit (1 h at 40 °C)	Klasifi kimi	Class 1	Class 1	EN ISO 6251	ASTM D 1838
Mbetja nga avullimi	Mg/kg	-	60	EN 15470 EN 15471 EN16423	ASTM D 2158 ASTM D 7756
Shtypja e avullit, gauge, në 40 °C	kPa	-	1550	EN ISO 4256	ASTM D 1267
Shtypja e avullit, së paku 150 kPa	°C	-	-10		
Shtypja e avullit, së paku 150 kPa	°C	-	-5		
Shtypja e avullit, së paku 150 kPa	°C	-	0		
Shtypja e avullit, së paku 150 kPa	°C	-	10	SK - EN 589	ASTM D 1267
Shtypja e avullit, së paku 150 kPa	°C	-	+20		
Përmbajtja e ujit		Kalon		EN 15469	
Aroma	-	e pakëndshme dhe e dallueshme		Shtojca A Stand. EN 589	

(1) Për vlerat e lejuara si dhe për metodat e testimit të paraqitura në këtë tabelë aplikohen përjashtimet dhe kriteret tjera të paraqitura në standardin SK EN 589.

(2) Lejohet përdorimi i metodave ekuivalente i Metodave të Testimit si dhe përdorimi i metodave tjera të paraqitura në këtë tabelë.

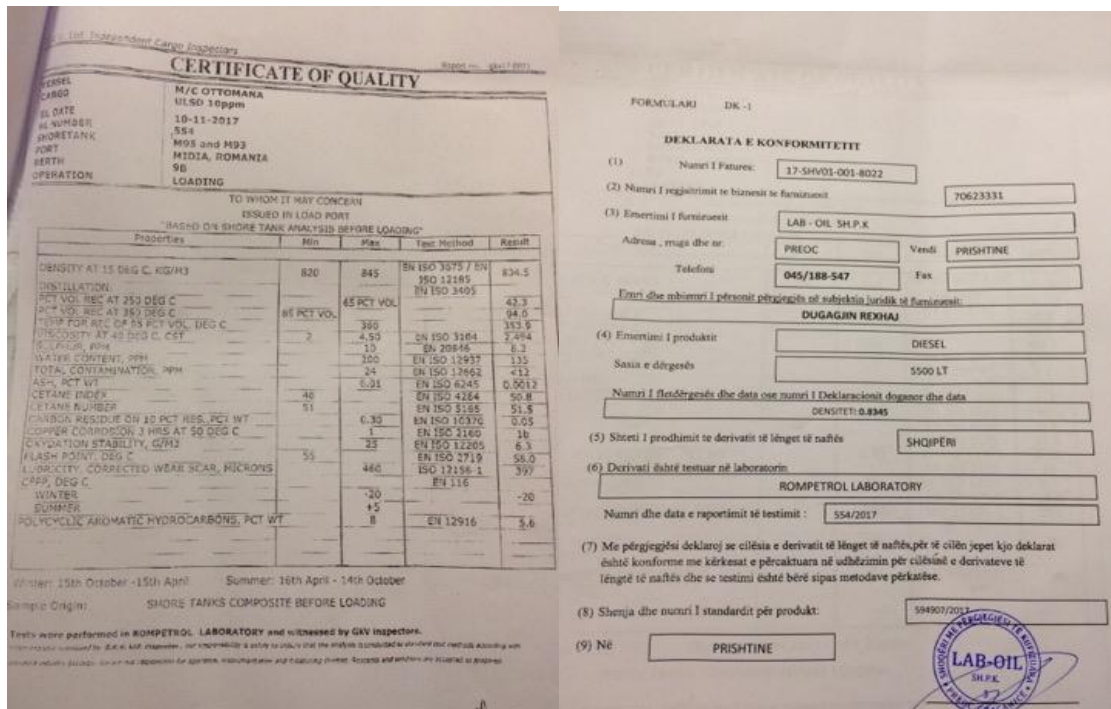


Figura 4.1. Qertifikata e kualitetit dhe Deklarata e konformitetit

Dokumentet e Konformitetit – nënkuptojnë dokumentet e lëshuara nga prodhuesi ose përpunuesi, me të cilat dëshmohet se karburantet e naftës janë në përputhje me këtë udhëzim dhe të cilës i është bashkangjitur raporti i testimit laboratorik.

Deklarata e Cilësisë (DC1) - deklarata me shkrim e lëshuar nga furnizuesi, në rast kur ai nuk mund ta siguron deklaratën e konformitetit, e cila konfirmon se prodhuesi /përpunuesi i ka kryer procedurat relevante të vlerësimit të konformitetit, se karburanteve të naftës, së cilës i bashkëngjitet raporti i testimit i lëshuar nga një laborator i akredituar për të gjitha parametrat e kërkuara me këtë udhëzim dhe që vërtetojnë se prodhuesi apo përpunuesi i ka përmbushur kërkesat e këtij Udhëzimi, të cilat janë të harmonizuara me standardet evropiane për karburantet e lëngëta të naftës, referenca e të cilave është publikuar në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.

Disa nga materiet e rrezikshme gjatë transportit të tyre mund të reagojnë në mënyrë shumë të rrezikshme. Për këtë arsye nuk guxojn që të transportohen së bashku në hapsiren ngarkuese të automjetit apo kontejnerit.

Nga shenjat e rrezikut të vendosura në çdo paketim që lehtë mund të shihen si materiet eksplozive, materie të cilat eksplozimi është rrezik shtesë, si dhe materie që gjatë goditjeve mund të eksplozojnë nuk guxojnë që të ngarkohen dhe transportohen me asnjë materie tjetër të rrezikshme. Poashtu ekzistojnë edhe kërkesa të caktuara gjatë transportit të materieve helmuese dhe artikujve ushqimor për njerëz dhe gjallesa tjera .

Kur në listen ngarkuese shenohet vërejtja „mall i përzier “ kjo do të thotë se malli është ngarkuar apo do të ngarkohet sipas rregullave të parapara për mall të përzier. Në momentin që shihet vërejtje për „mall të përzier “ ngarkuesi i mallit apo shoferi duhet t`i njohë vetit e mallit të rrezikshëm dhe marrdhënjet me mallrat tjer. Malli gjithmonë duhet të jetë në ambalazh origjinal dhe t`i plotësojë kërkesat e ADR-së për transportin e materieve të rrezikshme që është përgjegjësi e prodhuesit dhe dërguesit të mallit.

## KAPITULLI V

### 5. PËRFUNDIME

Gjatë hulumtimit të kësaj teme vijmë në disa përfundime:

Në dokumentet përcjellës të karburanteve të lëngëta të naftës importuesit/furnizuesit paraqesin emrin e tyre, emrin e regjistruar tregtar ose markën e regjistruar dhe adresën postare ku mund të kontaktohen. Të dhënat e kontaktit duhet të jenë në gjuhë lehtë të kuptueshme për përdoruesit e fundit dhe Inspektoratin e Tregut.

Ka disa kërkesa të veçanta për paketimet, gjatë ngarkim-shkarkimit, ku paketimet nuk duhen dëmtuar nga automjetet ngritëse apo pirunerit për ngarkim. Duhet mbajtur parasysh se paketimet e dëmtuara apo që rjedhin nuk duhen ngarkuar në automjete apo konteinërë. Është gjithashtu e rëndësishme që paketimet të vendosën me rregull e kujdes në mënyrë që të mos lëvizin gjatë transportit. Kërkesa të veçanta për bomblat e gazit janë ato që duhen siguruar, normalisht, më këmbë, nëpër fole pra nëse gjatë shkarkimit, shoferi konstaton rjedhje në ndonjë paketim, atëherë automjeti/kontaineri duhet pastruar sa më shpejt.

Ka rëndësi të kujtohet së egzistojnë rregulla për ngarkesat e përzijera të amballazheve. Disa mallra për shkak të rrezikut që paraqesin duhen mbajtur të veçuara pra kjo mund të realizohet duke mbartur paketime të mallrave me rrezikshmëri në automjete apo konteinërë të ndryshëm. Në disa raste mallra me rrezikshmeri, jokompatibile, mund të mbarten në të njëjtin automjet nëqoftëse sigurohet distanca ndarëse e mjaftueshme.

Duke insistuar që të arsyetojmë qëllimin e punimit tonë i cili do të kontribuonte sa do pakë në eliminimin e të metave të transportit me materie të rrezikshme, ne kemi tentuar që të argumentojmë shpjegimin se si mund të evitojmë proceset e ndotjes dhe përmirësimin e kushteve për TMRR, nëse procedurat rrjedhin sipas parametrave teorik dhe praktik të nxjerrë në këtë punim.

## **KONKLUDIME**

Rritja e standardeve të efciences gjatë 30 viteve të fundit nuk ka qënë diçka për të cilën vendi ynë është shquar veçanërisht, por gjithsesi duhet të jetë një prioritet i administratës për të ecur përpara me standarde energjike të reja.

Ndryshe, Kosova ka qënë shteti i vetëm në rajon që deri tani ka lejuar importin e derivateve të naftës dhe vajrave me sasi të madhe të sulfurit ku edhe Kompanitë Kosovare Importuese të naftës, kanë mundësi të zbatojnë këtë udhëzim administrativ, në mënyrë që tregu i Kosovës të furnizohet me këto parametra të sulfurit në naftë, si të gjitha vendet e Bashkimit Evropian.

Udhëzimi administrativ do të mund të zbatohet në Kosovë, vetëm nëse autorizohet ndonjë trup inspektues, i cili është kompetent për inspektimin e naftës dhe derivateve të saja, sipas standardeve ndërkombëtare ku fitimi është i shumëfishtë si në mbrojtje të shëndetit, në mbrojtje të mjedisit, por edhe në mbrojtje të pajisjeve tona, jo vetëm të automjeteve, por edhe në mbrojtje të atyre industrial.

## **CONCLUSIONS**

The increase of efficiency standards over the last 30 years has not been something for which our country is particularly prominent, but it should nevertheless be a priority of the administration to move forward with new energy standards.

Otherwise, Kosovo has been the only country in the region that has so far allowed the import of petroleum products and oils with large amounts of sulfur where even Kosovo Oil Importing Companies, have the opportunity to implement this administrative instruction, so that the Kosovo market to be supplied with these parameters of petroleum sulfur, like all European Union countries.

The administrative instruction can be implemented in Kosovo, only if an inspection body is authorized, which is competent for the inspection of oil and its derivatives, according to international standards where the profit is multiple, both in protection of health, in protection of the environment, but also in protection of our equipment, not only of vehicles, but also in protection of industrial ones.



## **BIBLIOGRAFIA**

1. Mr.Cvetanka Ristiq, Inxh.Dipl.Trafiku Miodrag Ristiq, “TEKNOLOGJIA E TRANSPORTIT RRUGOR” Shkup 2012
2. ADR: Marrëveshja Evropiane mbi Transportin Ndërkombëtar rrugor të materieve të rrezikshme, Vëllimi i I ,Gjenevë 2001,
3. ADR: Marrëveshja Evropiane mbi Transportin Ndërkombëtar rrugor të materieve të rrezikshme, Vëllimi i II , Gjenevë 2001
4. Reçkoska G.: “Vetit teknologjike të mallit gjatë transportit“, Ohër-Prishtinë, 2006
5. Jovanović V.: “Transport opasnih materija”, Beograd, 2004
6. Bajraktari M.: “Shpedicioni ndërkombëtar”, Përishtinë
7. Babameto L.: “Teknika, teknologjia dhe ekonomia e llojeve të transportit”, Tiranë, 1997
8. Gojani I.: “Teknologjia e transportit në komunikacion”, Prishtinë
9. Rraci Y.: “Sistemi doganor në Kosovë”, Prishtinë, 2003
10. Udhëzim administrativ Nr. 01/2017 Cilësa e karburanteve të lëngëta të naftës