



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2022 – Numri: 62

Tiranë – E enjte, 21 prill 2022

PËRMBAJTJA

	Faqe
Ligj nr. 28/2022, datë 17.3.2022	Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 10 463, datë 22.9.2011, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, të ndryshuar..... 8297
Udhëzim i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 8, datë 12.4.2022	Mbi informacionin teknik të nevojshëm për elementet e kontrollit teknik, metodat e rekomanduara të kontrollit dhe rregullat që lidhen me formatin e të dhënave dhe procedurat për arritjen e informacionit teknik përkatës të mjeteve rrugore dhe rimorkiove të tyre..... 8298
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 52, datë 17.3.2022	Për miratimin e rregullores “Për metodologjinë, rregullat, procedurat, standardet dhe praktikën, për kryerjen e investigimit të aksidenteve dhe të incidenteve hekurudhore dhe detare”..... 8318
Vendim i Bordit të Transparencës dhe Monitorimit të Çmimeve të Tregtimit me Shumicë/Pakicë të produkteve ushqimore bazë dhe produkteve të tjera të lidhura me to nr. 2, datë 1.4.2022	Për miratimin e listës së produkteve ushqimore bazë dhe produktet e tjera të lidhura me to për të cilat zbatohet situata e veçantë, sipas aktit normativ nr. 7, datë 18.3.2022..... 8344
Vendim i Bordit të Transparencës dhe Monitorimit të Çmimeve të Tregtimit me Shumicë/Pakicë të produkteve ushqimore bazë dhe produkteve të tjera të lidhura me to nr. 3, datë 1.4.2022	Për miratimin e marzheve që do të aplikohen për disa produkte ushqimore bazë, si pasojë e situatës së veçantë të krijuar nga rritja e çmimeve ndërkombëtare..... 8344
Kërkesë e Agjencisë Shtetërore për Shpronësimin nr. 254/26, datë 21.4.2022	Për shpronësimin për interes publik të pronarëve të pasurive, pronë private, që preken nga ndërtimi i segmentit rrugor “Rishikimi i projektit për segmentin rrugor të vazhimit të Unazës së Madhe Tiranë nga ‘Sheshi Shqiponja–Bulevardi i Ri’ dhe ‘Rikualifikimi i ‘Unazës Lindore’ për lotet 4, 5, 6’..... 8347
	Vendim (i shkurtuar) për njoftimin e shpalljes të zhdukur të shtetasit Muharrem Pelivani..... 8362



LIGJ
Nr. 28/2022

PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME
NË LIGJIN NR. 10 463, DATË 22.9.2011,
“PËR MENAXHIMIN E INTEGRUAR TË
MBETJEVE”, TË NDRYSHUAR

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË,

VENDOSI:

Në ligjin nr. 10 463, datë 22.9.2011, “Për menaxhimin e integruar të mbetjeve”, të ndryshuar, bëhen këto shtesa dhe ndryshime:

Neni 1

Në nenin 3 pas pikës 38 shtohen pikat 38/1, 38/2, 38/3 dhe 38/4 me këtë përmbajtje:

38/1. “Plastik” është një polimer të cilit mund t’i jenë shtuar aditivë apo substanca nga lëndë të tjera dhe është i aftë të kryejë funksionin kryesor lidhës të komponentit strukturor të një qeseje mbajtëse.

38/2. “Qese plastike mbajtëse” është qesja mbajtëse, transportuese me ose pa vesh, e prodhuar nga plastika, me trashësi për çdo anë më të vogël se 70 mikronë dhe me kapacitet mbajtës më të vogël se 10 kilogramë.

38/3. “Qese plastike mbajtëse e oxo-degradueshme ose e oxo-biodegradueshme” është qesja plastike mbajtëse e prodhuar nga materiale që përfshijnë aditivë të cilët katalizojnë copëzimin e materialit plastik në mikro-fragmente.

38/4. “Qese plastike mbajtëse higjieno-sanitare” është qesja plastike mbajtëse apo transportuese pa vesh, e cila shërben për grumbullimin, paketimin dhe/ose transportimin e mbetjeve.”.

Neni 2

Në nenin 16 pika 1 ndryshohet si më poshtë:

“1. Masat e nevojshme që merr çdo person juridik apo fizik, i cili zhvillon, prodhon, përpunon,

trajton, shet ose importon produkte (prodhuesi i produktit) mbi baza profesionale, për të mbajtur përgjegjësitë e zgjeruara të prodhuesit, miratohen me ligj të posaçëm.”.

Neni 3

Në nenin 29 shtohet pika 3 me këtë përmbajtje:

“3. Përveç nga sa parashikohet në pikat 1 dhe 2 të këtij neni, ndalohet përdorimi, hedhja në treg, prodhimi, importimi ose futja në territorin e Republikës së Shqipërisë e qeseve plastike mbajtëse, si dhe e qeseve plastike mbajtëse të oxo-degradueshme apo të oxo-biodegradueshme sipas përcaktimeve të këtij ligji. Këshilli i Ministrave, me propozim të ministrit, përcakton masat e hollësishme dhe institucionet shtetërore përgjegjëse për zbatimin e kësaj pike.”.

Neni 4

Në nenin 62 pas pikës 25 shtohet pika 25/1 me këtë përmbajtje:

“25/1. Çdo person që hedh në treg, prodhon, importon ose fut në territorin e Republikës së Shqipërisë qese plastike mbajtëse, si dhe qese plastike mbajtëse të oxo-degradueshme apo të oxo-biodegradueshme, sipas përcaktimit të pikës 3 të nenit 29 të këtij ligji, dënohet me gjobë në vlerën 500 000 (pesëqind mijë) lekë dhe sekuestrimin e qeseve plastike të ndaluara.

Kur personi i cili është dënuar me gjobë në vlerën 500 000 (pesëqind mijë) lekë dhe sekuestrimin e qeseve plastike të ndaluara konstatohet se hedh në treg, prodhon, importon ose fut në territorin e Republikës së Shqipërisë qese plastike mbajtëse, si dhe qese plastike mbajtëse të oxo-degradueshme apo të oxo-biodegradueshme sipas përcaktimit të pikës 3 të nenit 29 të këtij ligji, dënohet me gjobë në vlerën 1 500 000 (një milion e pesëqind mijë) lekë dhe sekuestrimin e qeseve plastike të ndaluara.

Kur personi i cili është dënuar me gjobë në vlerën 1 500 000 (një milion e pesëqind mijë) lekë dhe sekuestrimin e qeseve plastike të ndaluara konstatohet se hedh në treg, prodhon, importon ose fut në territorin e Republikës së Shqipërisë qese plastike mbajtëse, si dhe qese plastike mbajtëse të oxo-degradueshme apo të oxo-biodegradueshme sipas përcaktimit të pikës 3 të nenit 29 të këtij ligji,



dënohet me revokimin e lejes/licencës së prodhimit dhe sekuestrimin e qeseve plastike të ndaluara.”.

Neni 5
Dispozitë kalimtare

1. Subjektet të cilat para hyrjes në fuqi të këtij ligji prodhojnë, importojnë ose hedhin në treg në territorin e Republikës së Shqipërisë qese plastike mbajtëse, si dhe qese plastike mbajtëse të oxo-degradueshme apo të oxo-biodegradueshme sipas përcaktimit të pikës 3 të nenit 29 të këtij ligji, ndalojnë ushtrimin e këtyre veprimtarive brenda datës 1 qershor 2022.

2. Subjektet të cilat fusin ose përdorin në territorin e Republikës së Shqipërisë qese plastike mbajtëse, si dhe qese plastike mbajtëse të oxo-degradueshme apo të oxo-biodegradueshme sipas përcaktimit të pikës 3 të nenit 29 të këtij ligji, ndalojnë ushtrimin e këtyre veprimtarive brenda datës 1 qershor 2022.

3. Ngarkohet Këshilli i Ministrave që brenda 1 muaji nga hyrja në fuqi e këtij ligji të nxjerrë aktin nënligjor në zbatim të pikës 3, të nenit 29, të këtij ligji.

Neni 6
Shfuqizime

Me hyrjen në fuqi të këtij ligji, çdo dispozitë ligjore që bie ndesh me përcaktimet e tij shfuqizohet.

Neni 7
Hyrja në fuqi

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYETARE
Lindita Nikolla

Miratuar më datë 17.3.2022.

UDHËZIM
Nr. 8, datë, 12.4.2022

**MBI INFORMACIONIN TEKNIK TË
NEVOJSHËM PËR ELEMENTET E
KONTROLLIT TEKNIK, METODAT E
REKOMANDUARA TË KONTROLLIT
DHE RREGULLAT QË LIDHEN ME
FORMATIN E TË DHËNAVE DHE
PROCEDURAT PËR ARRITJEN E
INFORMACIONIT TEKNIK PËRKATËS
TË MJETEVE RRUGORE DHE
RIMORKIOVE TË TYRE¹**

Në mbështetje të nenit 102 të Kushtetutës, paragrafi 4, nenit 79, të ligjit nr. 8378, datë 22.7.1998, “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, nenit 234 të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000, “Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, të Rregullores zbatuese të Komisionit Evropian 2019/621, të 17 prillit 2019, ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë,

UDHËZON:

Neni 1
Objekti

1. Ky udhëzim përcakton për kontrollin teknik të mjeteve rrugore dhe rimorkiove të tyre:

a) tërësinë e informacionit teknik mbi pajisjet e frenimit, të drejtimit, të dukshmërisë, ndriçuesit, pajisjet elektrike, boshtet, rrotat, gomat, amortizatorët, shasinë, aksesorët e lidhur në të, pajisjet e zhurmave dhe pajisjet e tjera të nevojshme që do të kontrollohen për mjetet rrugore dhe rimorkiot e tyre dhe mbi përdorimin e metodave të rekomanduara të kontrollit sipas

¹ Ky udhëzim është përafshuar plotësisht me rregulloren zbatuese të Komisionit Evropian 2019/621, të 17 prillit 2019, “Mbi informacionin teknik të nevojshëm për elementet e kontrollit teknik, mbi përdorimin e metodave të rekomanduara të kontrollit dhe vendosjen e rregullave të detajuara në lidhje me formatin e të dhënave dhe procedurat për aksesimin në informacionin përkatës teknik”, numri CELEX 32019R0621, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, numër 108, datë 23.4.2019, faqe 5–28.



legjislacionit në fuqi për kontrollin teknik të mjeteve rrugore dhe rimorkiove të tyre; dhe

b) rregullat e detajuara lidhur me formatin e të dhënave dhe procedurat për arritjen e informacionit teknik përkatës për mjetet motorike dhe rimorkiot e tyre.

Neni 2

Fusha e zbatimit

Ky udhëzim zbatohet për mjetet rrugore dhe rimorkiot e tyre që janë subjekt i kontrollit teknik sipas legjislacionit në fuqi.

Neni 3

Përkufizime

Përkufizimet e mëposhtme zbatohen për qëllimin e këtij udhëzimi:

1. *“prodhues”* nënkupton çdo person fizik ose juridik, i cili është përgjegjës për të gjitha aspektet e miratimit të tipit të mjetit, sistemit, komponentit ose njësisë teknike të veçantë, ose miratimit individual të mjetit ose të pjesëve të këmbimit dhe pajisjeve, për të siguruar konformitetin e prodhimit dhe çështjeve të mbikëqyrjes së tregut që lidhen me mjetin, sistemin, pajisjen ose njësinë e veçantë teknike të prodhuar, pavarësisht në se personi/subjekti është direkt i përfshirë në të gjitha fazat e projektimit dhe ndërtimit të mjetit, sistemit, pajisjes ose njësisë teknike të veçantë;

2. *“përfaqësues i prodhuesit”* nënkupton çdo person fizik ose juridik me seli në Republikën e Shqipërisë, i cili është caktuar siç duhet të përfaqësojë prodhuesin përpara autoritetit të miratimit ose autoritetit të mbikëqyrjes së tregut dhe të veprimeve në emër të prodhuesit për çështje të këtij udhëzimi;

3. *“makinë e lexueshme”* nënkupton përdorimin direkt të një kompjuteri;

4. *“informacioni i riparimit dhe mirëmbajtjes”* nënkupton të gjitha informacionet, që përfshijnë amendimet dhe shtesat e herëpashershme dhe nevojitet për diagnozën, shërbimet dhe inspektimin e mjetit, përgatitjen për kontroll teknik, riparim, riprogramimin apo riinstalimin e mjetit, ose nevojitet për suportin diagnostik në distancë të mjetit ose për përshtatjen në mjet të pjesëve të këmbimit apo pajisjeve dhe që u jepet nga prodhuesi partnerëve të tij të autorizuar, agjentëve

tregtarë dhe riparuesve, ose përdoret nga prodhuesi për qëllim të mirëmbajtjes dhe të riparimit;

5. *“regjistrim”* nënkupton autorizimin administrativ për qarkullimin në rrugë të mjetit;

6. *“autoritet kompetent”* nënkupton një autoritet ose organ publik i ngarkuar nga ministri përgjegjës për transportin, përgjegjës për menaxhimin e sistemit të kontrollit teknik të mjeteve, duke përfshirë, aty ku është e përshtatshme, kryerjen e kontrolleve teknike;

7. *“qendra e kontrollit”* do të thotë një organ ose institucion publik ose privat i autorizuar nga ministri përgjegjës për transportin për të kryer kontrollet teknike.

Neni 4

Informacioni teknik i mjetit rrugor

Informacioni teknik i nevojshëm për kryerjen e kontrollit teknik është përcaktuar në shtojcën e këtij udhëzimi.

Neni 5

Procedurat për arritjen e informacionit teknik të mjetit rrugor

1. Informacioni teknik i mjetit, i përcaktuar në shtojcën 1 të këtij udhëzimi, të vihet në dispozicion të qendrave të kontrollit dhe autoritetit kompetent në një mënyrë jodiskriminuese, lehtësisht të arritshme, të pakufizuar, në kohë dhe vazhdimisht.

2. Informacioni teknik të vihet në dispozicion jo më vonë se 6 muaj pas regjistrimit të mjetit.

3. Bëjnë përjashtim rastet e parashikuara në pikat 6 dhe 8 të nenit 79, të Kodit Rrugor, për të cilat informacioni transmetohet sipas kërkesës dhe pa vonesa.

4. Prodhuesi të sigurojë ndryshimet dhe plotësimet pasuese të informacionit teknik, të përmendur në paragrafin 1, për qendrat e kontrollit dhe autoritetin kompetent, në të njëjtën kohë kur bëhen të disponueshme ndryshimet dhe plotësimet e informacioneve për riparimin dhe mirëmbajtjen e mjeteve.

5. Informacioni teknik të vihet në dispozicion në gjuhën shqipe ose në ndonjë gjuhë tjetër të rënë dakord midis prodhuesit dhe autoritetit kompetent.

6. Prodhuesit caktojnë një pikë kontakti përgjegjëse për informacionin teknik të mjeteve. Detajet e kontaktit të kësaj pike duhet të vihen në



dispozicion në faqen e internetit të prodhuesit. Pika e kontaktit mund të jetë edhe përfaqësuesi i prodhuesit.

7. Për të siguruar që qendrat e kontrollit të autorizuara, të arrijnë informacionin teknik të kërkuar, autoriteti kompetent të asistojë prodhuesin sipas nevojës.

Neni 6

Formati i të dhënave

1. Informacioni teknik të vihet në dispozicion nga prodhuesi bazuar në numrin e identifikimit të mjetit, në një burim të hapur dhe format të dhënash të strukturuar, për:

a) autoritetin kompetent, sipas kërkesës, si një koleksion të dosjeve të të dhënave të përdorshme nga “makina e lexueshme” jashtë linje (*offline*); dhe

b) qendrat e kontrollit teknik dhe autoritetin kompetent duke përdorur një zgjidhje në linjë (*online*). Kur përdoret një zgjidhje në linjë, informacioni teknik, i cili duhet të sigurohet nga prodhuesi në të njëjtën kohë si pjesë e informacionit të riparimit dhe mirëmbajtjes në një faqe interneti, të vihet në dispozicion në të njëjtin format të dhënash. Informacione të tjera teknike të vihen në dispozicion në të njëjtin format të dhënash, që përdoret për informacione të ngjashme.

2. Prodhuesi mund të devijojë nga kërkesat e përmendura në pikën 1, në lidhje me mjetet që marrin miratimin e tipit individual, kombëtar apo të serisë së vogël siç përcaktohet në legjislacionin në fuqi për miratimin e tipit të mjeteve rrugore. Megjithatë, informacioni duhet të sigurohet në një mënyrë lehtësisht të arritshme dhe të qëndrueshme, që mund të përpunohet me përpjekje të arsyeshme.

3. Në rastin e mjeteve që marrin miratimin e tipit has pas hapi, të përziera ose me shumë faza, prodhuesi përgjegjës për fazën e veçantë të ndërtimit, është përgjegjës për komunikimin e informacionit teknik të mjetit të prodhuesi përfundimtar, në lidhje me një sistem të veçantë, pajisje ose njësi të veçantë teknike të asaj faze. Prodhuesi përfundimtar i mjetit është përgjegjës

për dhënien e informacionit tek autoriteti kompetent dhe qendrat e kontrollit teknik.

4. Pika 3 nuk zbatohet për mjetet që marrin miratimin e tipit individual, kombëtar apo të serisë së vogël, siç përcaktohet në legjislacionin në fuqi për miratimin e tipit të mjeteve rrugore.

Neni 7

Hyrja në fuqi

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË

Belinda Balluku

SHTOJCA 1

1. TË PËRGJITHSHME

I. Për qëllimet e kësaj Shtojce, “*udhëzimet për përdorimin e ndërfaqes elektronike të mjetit*” nënkupton informacionin themelor diagnostikues dhe të testit të pajisjes, në veçanti:

I.1 Përshkrimi specifik për vendndodhjen dhe arritjen e ndërfaqës elektronike të mjetit.

I.2 Informacion nëse sistemi i veçantë mbështet ndërveprimin diagnostikues (Po / Jo).

Nëse po:

I.2.1 Specifikimet e sistemit të veçantë për tipat dhe protokollet e rrjeteve të brendshme të komunikimit

I.2.2 Specifikimet e sistemit të veçantë për parametrat e komunikimit të sistemit/funksionit të inspektuar

I.2.3 Informacion i sistemit të veçantë rreth sistemit origjinal të instaluar.

II. Informacioni teknik që lidhet me mjetet e kategorisë L dhe mjetet jashtë fushës së veprimit të legjislacionit për kontrollin teknik të mjeteve rrugore është dhënë si udhëzues.

2. INFORMACION PËR KONTROLLIN TEKNIK



ELEMENTI	METODA	INFORMACIONI I NEVOJSHËM	Kategoria për të cilën informacioni është i nevojshëm				
			< 3,5t	>3,5 t	O	L	T
1. SISTEMI I FRENIMIT							
1.1 Gjendja mekanike dhe funksionimi							
1.1.1 Pedali i frenit / freni i dorës	Inspektim vizual i elementeve gjatë vënies në funksion të sistemit të frenimit. Shënim. Mjetet me sistem frenimi të asistuar duhet të inspektohen me motor të fikur.						
1.1.2 Gjendja e pedalit / Frenit të dorës dhe lëvizja për aktivizimin e frenave	Inspektim vizual i elementeve gjatë vënies në funksion të sistemit të frenimit. Shënim. Mjetet me sistem frenimi të asistuar duhet të inspektohen me motor të fikur.						
1.1.3 Rregullatori i ajrit të frenave	Inspektim vizual i elementeve në presion normal pune. Kontroll i kohës së nevojshme për vakumin ose presioni i ajrit që të arrijë vlerën e sigurt të punës, si dhe kontroll i funksionimit të pajisjes paralajmëruese, valvulës siguruese dhe valvulës për lëshimin e presionit.	Presioni / kufi max. - kufi min. në [bar] Shiko UN R13 5.1.4.5.2		X			
		Presioni statik i mbylljes të valvulës së mbrojtjes së qarkut-te shumëfishtë [bar] Shiko UN R13 5.1.4.5.2		X			X
1.1.4 Indikator i presionit të ulët	Kontroll funksional						
1.1.5 Valvola e kontrollit të frenit të dorës	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit.						
1.1.6 Aktivizuesi i frenit parkimit, kontrolli i levës, mekanizmi bllokues i frenit parkimit, freni elektronik i parkimit	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit.	Përshkrim i përgjithshëm për frenën elektronike të parkimit	X	X			X
1.1.7 Valvolat e frenimit (valvolat e këmbës, rregullatorët, valvola rregulluese)	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit.						
1.1.8 Bashkuese për frenat e rimorkios (elektrike dhe pneumatike)	Shkëput dhe rilidh bashkimin e sistemit të frenimit ndërmjet mjetit tërheqës dhe rimorkios.						



1.1.9 Ena e presionit për ruajtjen e energjisë	Inspektim vizual.						
1.1.10 Përforcuesi i forcës së frenimit (servo), cilindri kryesor (sistemet hidraulike)	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit, nëse është e mundur.						
1.1.11 Tubat e ngurtë të frenave	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit, nëse është e mundur.						
1.1.12 Tubat elastikë të frenave	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit, nëse është e mundur.						
1.1.13 Tamburët	Inspektim vizual.	Metoda e vlerësimit të veshjes dhe kufirit të veshjes Shiko UN R13 5.2.1.11.2 dhe 5.2.2.8.2.	X	X	X	X	
1.1.14 Tamburet e frenave, disqet e frenave	Inspektim vizual.	Metoda e vlerësimit të veshjes dhe kufirit të veshjes Shiko UN R13 5.2.1.11.2 dhe 5.2.2.8.2.	X	X	X		
1.1.15 Kabllot e frenave, shufrat, levat, lidhjet	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit, nëse është e mundur.						
1.1.16 Cilindri i frenave	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit, nëse është e mundur.	Lloji i cilindrit të frenimit Shërbimi / Parkimi Maksimumi lëvizjes [mm] Gjatësia e levës [mm] Shiko UN R13 5.1.4.5.2		X	X		
1.1.17 Rregullatori i forcës së frenimit	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit, nëse është e mundur.	Presioni i hyrjes [bar]		X	X		
		Presioni i daljes për x% të ngarkesës maksimale të boshtit [bar] UN R 13 Shtojca 10 7.4 + Diagrami 5		X	X		
1.1.18 Kompensimi automatik dhe indikator i konsumit të frenave	Inspektim vizual.	Maksimumi i lëvizjes [mm] Shiko UN R13 5.1.4.5.2		X	X		
		parimi i punës [automatiksht / manualisht i rregulluar]		X	X		
1.1.19 Sistemi i frenimit me ngadalësim(kur është i montuar ose kërkuar)	Inspektim vizual.						
1.1.20 Funksionimi automatik i frenave të rimorkios	Shkëput bashkimin e sistemit të frenimit ndërmjet mjetit tërheqës dhe rimorkios.						
1.1.21 Sistemi i plotë i frenimit	Inspektim vizual.						
1.1.22 Lidhjet për kontroll (kur janë të montuara ose të kërkuara)	Inspektim vizual.	Vendndodhja dhe identifikimi i lidhjeve testuese Shiko UN R 13 5.1.4.2		X	X		
		Vendndodhja dhe identifikimi i lidhjeve testuese Shiko 2015/68 shtojcën I. 2.1.8.1					X
1.1.23 Sistemi i frenimit me	Inspektim vizual dhe nga funksionimi						



inerci							
1.2 Performanca dhe efikasiteti i shërbimit të frenimit							
1.2.1 Performanca	Gjatë një prove në një bankoprovë të frenave ose, nëse është e pamundur, gjatë një prove në rrugë, apliko frenat në mënyrë progresive deri në forcën maksimale.	Kërkesat specifike për testimin e mjetit në një bankoprovë frenash (mënyra e testimit)	X	X	X	X	X
1.2.2 Efikasiteti	Testimi me një bankoprovë frenimi ose, nëse nuk mund të përdoret për arsye teknike, me një test të rrugës duke përdorur një instrument regjistrimi ngadalësues për të përcaktuar raportin e frenimit që lidhet me masën maksimale të autorizuar ose, në rastin e gjysmërimorkiove, shumën e ngarkesave të boshtit të autorizuar. Mjetet ose rimorkiot me një masë maksimale të lejuar që tejkalon 3,5 ton duhet të inspektohen sipas standardeve të dhëna nga ISO 21069 ose metoda ekuivalente. Testet rrugore duhet të kryhen në kushte të thata në një rrugë të sheshtë dhe të drejtë.	Presioni i projektuar i sistemit për ngarkesë maksimale [bar] Shiko UN R13 5.1.4.5.2		X	X		
		Referenca e forcës frenimit [kN] për presionin e hyrjes [bar] boshti 1		X	X		
		Referenca e forcës frenimit [kN] për presionin e hyrjes [bar] boshti 2		X	X		
		Referenca e forcës frenimit [kN] për presionin e hyrjes [bar] boshti 3		X	X		
		Referenca e forcës frenimit [kN] në presionin e hyrjes [bar] boshti 4 Shiko UN R13 5.1.4.6.2		X	X		
		Llogaritja e presionit për secilin bosht		X	X		
1.3 Performanca dytësore (emergjencës) e frenimit dhe efikasiteti (nëse plotësohet nga sistemi i veçantë)							
1.3.1 Performanca	Nëse sistemi i frenimit sekondar është i ndarë nga sistemi i frenimit të shërbimit, përdorni metodën e specifikuar në 1.2.1.	Përshkrimi i përgjithshëm i sistemit duke përfshirë qarqet (përcaktimi i qartë i frenave sekondare)	X	X			X
1.3.2 Efikasiteti	Nëse sistemi i frenimit sekondar është i ndarë nga sistemi i frenimit të shërbimit, përdorni metodën e specifikuar në 1.2.2.						
1.4 Performanca dhe efikasiteti i frenave të parkimit							
1.4.1 Performanca	Apliko frenat gjatë një kontrolli në një bankoprovë të frenave.	Përshkrimi i përgjithshëm i sistemit duke përfshirë procedurën e rekomanduar të testimit nëse testimi dinamik (në testuesin e frenave ose testin e rrugës) nuk është i mundur	X	X	X		
1.4.2 Efikasiteti	Kontrollo në një bankoprovë të frenimit. Nëse nuk është e mundur, atëherë me anë të një prove në rrugë duke përdorur ose një instrument të regjistrimit ose të ngadalësimit ose me mjetin në një pjerrësi të gradientit të njohur.						
1.5 Performanca e	Inspektimi vizual dhe, aty ku është e mundur, testoni	Përshkrim i përgjithshëm		X			



qëndrueshmërisë së sistemit të frenimit	nëse sistemi funksionon.						
1.6 Sistemi i frenimit antiblokues (ABS)	Inspektimi vizual dhe inspektimi i pajisjes paralajmëruese dhe/ ose përdorimi i ndërfaqes elektronike të mjetit.	Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronike të automjetit	X	X	X	X	X
1.7. Sistemi elektronik i frenimit (EBS)	Inspektimi vizual dhe inspektimi i pajisjes paralajmëruese dhe/ ose përdorimi i ndërfaqes elektronike të mjetit.	Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronike të automjetit	X	X	X		X
1.8 Lëngu i frenave	Inspektimi vizual						
2. SISTEMI I DREJTIMIT							
2.1 Gjendja mekanike							
2.1.1 Gjendja e mekanizmit të drejtimit	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe me rrotat të shkëputura nga toka ose mbi pllaka rrotulluese, rrotullo timonin nga një ekstremitet në tjetrin. Inspektim vizual i funksionimit të mekanizmit të drejtimit.						
2.1.2 Fiksimi i kutisë së mekanizmit të drejtimit	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe me peshën e rrotave në tokë, rrotullo timonin në sens orar dhe antiorar ose duke përdorur një instrument të posaçëm për të zbuluar xhokon e rrotave. Inspektim vizual i fiksimit të kutisë së mekanizmit të drejtimit në shasi.						
2.1.3 Gjendja e lidhjeve në sistemin e drejtimit	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe me rrotat në tokë, lëviz timonin në sens orar dhe antiorar ose duke përdorur një instrument të posaçëm për të zbuluar xhokon e rrotave. Inspektim vizual i komponentëve të sistemit të drejtimit në lidhje me konsumimin, dëmtimet dhe sigurinë.						
2.1.4 Funksionimi i lidhjeve në sistemin e drejtimit	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe me rrotat në tokë, lëviz timonin në sens orar dhe antiorar ose duke përdorur një instrument të posaçëm për të zbuluar xhokon e rrotave. Inspektim vizual i komponentëve të sistemit të drejtimit në lidhje me konsumimin, dëmtimet dhe sigurinë.						
2.1.5 Sistemi ndihmës i drejtimit	Kontrollo sistemin e drejtimit për rrjedhje dhe nivelin e lëngut hidraulik në depozitë (nëse është i dukshëm).						



	Me rrotat në tokë dhe me motorin e ndezur, kontrollo nëse servo përforcuesi funksionon.						
2.2 Timoni/boshti timonit							
2.2.1 Gjendja e timonit / gjendja e dorezës	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe peshën e mjetit në tokë, shtyje dhe tërhiqe timonin në drejtim të boshtit, shtyje timonin në drejtime të ndryshme në kënd të drejtë me boshtin. Inspektim vizual i xhokove dhe gjendjes së lidhjeve fleksible ose nyjave universale.						
2.2.2 Boshti timonit / krahët nofulla dhe amortizatori drejtues	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe peshën e mjetit në tokë, shtyje dhe tërhiqe timonin në drejtim të boshtit, shtyje timonin në drejtime të ndryshme në kënd të drejtë me boshtin. Inspektim vizual i xhokove dhe gjendjes së lidhjeve fleksible ose nyjave universale.	Timoni i pajisur me amortizator (PO/JO)				X	
2.3 Xhoko e timonit	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse, me masën e mjetit mbi rrota, me motorin, mundësisht të ndezur për mjetet me servo përforcues dhe me rrotat në pozicionin drejt, kthe lehtësisht timonin në sens orar dhe antiorar, sa më tepër të jetë e mundur pa lëvizur rrotat. Inspektim vizual i lëvizjes boshe.						
2.4 Orientimi i rrotave (X) ²	Kontrollo orientimin e rrotave drejtuese me pajisjet e duhura.						
2.5 Kurora kthyesë e boshtit drejtues të rimorkiot	Inspektim vizual ose duke përdorur një instrument të posaçëm për të zbuluar xhokon e rrotave.						
2.6 Sistemi i drejtimit elektronik (EPS)	Inspektim vizual dhe kontroll i përpunimit ndërmjet këndit të timonit dhe këndit të rrotave kur fiket dhe ndizet motori, dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të automjetit.	Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronike të automjetit					
3. SHIKUESHMËRIA							
3.1 Fusha e shikimit	Inspektim vizual nga pozicioni i drejtuesit të automjetit						
3.2 Gjendja e xhamave.	Inspektim vizual						
3.3 Pasqyrat ose pajisjet retrovizore	Inspektim vizual						
3.4 Fshirëset e xhamave	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
3.5 Larëset e xhamave	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						



3.6 Sistemi kundër avullimit (X) ²	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
4. DRITAT, REFLEKTORËT DHE PAJISJET ELEKTRIKE							
4.1 Dritat kryesore							
4.1.1 Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	Kategoria e burimit të dritës [...]	X	X		X	X
4.1.2 Orientimi	Përcakto orientimin horizontal të çdo drite të shkurtër duke përdorur një pajisje për orientimin e dritave ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të automjetit.	Shtirja e rrezes së dritës [për qind] për prirjen dhe drejtimin vertikal	X	X		X	
		Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronike të automjetit	X	X		X	
		Për përcaktimin e orientimit horizontal duke përdorur informacionin e ndërfaqës elektronike të automjetit mbi aktivizimin e lëvizjes së rrezes së fenerit për të lejuar vlerësimin e shtrirjes	X	X		X	
4.1.3 Çelësi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të automjetit	Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronike të automjetit	X	X		X	
4.1.4 Përputhshmëria me kërkesën ¹	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.1.5 Sistemi për rregullimin e lartësisë së dritave (kur është i detyrueshëm)	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit, nëse është e mundur, ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të automjetit.	Mënyra e përdorimit [manual/automatik]	X	X		X	
		Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronike të automjetit	X	X		X	
4.1.6 Pajisja për pastrimin e dritave kryesore (kur është e detyrueshme)	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit, nëse është e mundur.	Pajisja e detyrueshme [PO/JO]	X	X			
4.2 Dritat të përparme dhe të pasme të pozicionit, dritat anësore, dritat gabarite dhe dritat e ditës							
4.2.1 Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit	Prania e dritave të ditës [Po/Jo]	X	X		X	
4.2.2 Çelësi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.2.3. Përputhshmëria me kërkesën ¹	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.3 Dritat e frenave							
4.3.1 Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.3.2 Çelësi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të automjetit.	Pajisja e sinjalit të ndalimit emergjent , [PO/JO]	X	X	X		
		Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronike të automjetit	X	X	X		
4.3.3 Përputhshmëria me kërkesat ¹	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.4 Treguesi i drejtimit dhe dritat sinjalizuese të rrezikut							



4.4.1 Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.4.2 Çelësi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.4.3 Përputhshmëria me kërkesat ¹ .	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
4.4.4 Frekuenca e fleshimit	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
4.5 Dritat e përparme dhe të pasme të mjegullës							
4.5.1 Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.5.2 Orientimi (X) ²	Gjatë funksionimit ose duke përdorur një pajisje për orientimin e dritave.						
4.5.3 Çelësi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.5.4 Përputhshmëria me kërkesat ¹	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
4.6 Dritat për ngjarje mbrapa							
4.6.1 Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.6.2 Përputhshmëria me kërkesën ¹	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
4.6.3 Çelësi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
4.7 Drita për ndriçimin e targës së pasme							
4.7.1 Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
4.7.2 Përputhshmëria me kërkesat ¹	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
4.8 Reflektorët, shenjat reflektuese dhe shiritat e pasme shënjes							
4.8.1 Gjendja	Inspektim vizual						
4.8.2 Përputhshmëria me kërkesat	Inspektimi vizual						
4.9 Dritat identifikuese të detyrueshme për pajisjet ndriçuese							
4.9.1 Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.9.2 Përputhshmëria me kërkesat ¹							
4.10 Lidhjet elektrike ndërmjet mjetit tërheqës dhe rimorkios apo gjysmërimorkios	Inspektim vizual: nëse është e mundur kontrollo lidhjet elektrike						
4.11. Kabllot elektrike	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një	Identifikimi i telave / kablllove (p.sh. ngjyra, mbrojtja, seksion kryq, madhësia),	X	X		X	



	urë ngritëse, përfshirë hapësirën e kompartimentit të motorit (nëse është e zbatueshme)	monitorimi i izolimit (tension i lartë)					
		Vendndodhja e ndonjë kablo tensioni të lartë	X	X		X	
4.12. Dritat dhe reflektorët jo të detyrueshme (X)2	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
4.13. Bateria (Bateritë)	Inspektim vizual	Vendndodhja e baterisë/ve	X	X		X	X
		Numri i baterive	X	X		X	X
		Vendosje e veçantë për bateritë e voltazhit të lartë	X	X		X	
		Informacione të veçanta të mjetit (VIN) mbi fikjen/ndezjen e baterisë [PO/JO]	X	X		X	
		Informacione të veçanta të mjetit (VIN) mbi siguresën e baterisë [PO/JO]	X	X		X	
		Informacione të veçanta të mjetit (VIN) mbi ventilimin e baterisë [PO/JO]	X	X		X	
		Informacione të veçanta të mjetit (VIN) mbi parimet funksionimit	X	X		X	
5. BOSHTET, RROTAT, GOMAT DHE SUSPENSIONI							
5.1 Boshtet							
5.1.1 Boshtet	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Mund të përdoren zbulues të xhokove të rrotave dhe janë të rekomanduar për mjete që kanë një masë që tejkalon 3,5 tonë.	Përshkrim i përgjithshëm, numri i boshteve	X	X	X	X	X
5.1.2 Gjysmëboshtet	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Mund të përdoren zbulues të xhokove të rrotave dhe janë të rekomanduar për automjetet me një masë maksimale që tejkalon 3,5 tonë. Ushtro një forcë vertikale ose laterale në secilën rrotë dhe vëre lëvizjen bosh ndërmjet qendrës së rrotës dhe gjysmëboshtit.						
5.1.3 Kushinetat	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Mund të përdoren zbulues të xhokove të rrotave dhe janë të rekomanduar për automjetet me një masë maksimale që tejkalon 3,5 tonë. Lëviz rrotën ose ushtro një forcë laterale dhe vëre kthimin e rrotave në raport me gjysmëboshtin.						
5.2 Rrotat dhe gomat							
5.2.1 Disku i rrotës	Inspektim vizual.						



5.2.2 Rrotat	Inspektim vizual i të dy anëve të çdo rrote me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse.	Madhësia e rrotës/dimensionet/mënjanimi	X	X	X	X	X
5.2.3 Gomat	Inspektim vizual i të gjithë gomës duke e rrotulluar rrotën e shkëputur nga toka me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse, ose duke e lëvizur mjetin përpara dhe mbrapa mbi një gropë.	Përmasa gomës, Kapaciteti ngarkesës, Kategoria e shpejtësisë Sistemi i monitorimit të presionit të gomës [PO/JO] direkt/indirekt	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X
5.3. Sistemi i suspensionit							
5.3.1. Spiralet dhe stabilizuesi	Inspektim vizual me automjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Mund të përdoren zbulues të xhokove të rrotave dhe janë të rekomanduar për automjetet me një masë maksimale që tejkalon 3,5 tonë.						
5.3.2 Amortizatorët	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse ose duke përdorur pajisje të veçanta, nëse është e mundur.						
5.3.2.1 Kontrolli i efikasitetit të amortizimit (X) ²	Përdor pajisje të veçanta dhe krahaso anën e djathtë dhe anën e majtë.						
5.3.3 Boshti kardanik, shinat, krahët tërthor këndor dhe krahët tërthor	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Zbulues të xhokove të rrotës mund të përdoren dhe janë të rekomanduar për mjetet me një masë maksimale që tejkalon 3,5 tonë.						
5.3.4 Nyjat e suspensionit	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Mund të përdoren zbulues të xhokove të rrotave dhe janë të rekomanduar për mjetet me një masë maksimale që tejkalon 3,5 tonë.						
5.3.5 Suspensioni pneumatik	Inspektim vizual						
6. SHASIA DHE ELEMENTET E FIKSUAR NË SHASI							
6.1 Shasia ose korniza dhe elementet e fiksuar në shasi							
6.1.1 Gjendja e përgjithshme	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse.						
6.1.2 Tubat e shkarkimit dhe silenciatorët	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse.						
6.1.3 Serbatori dhe tubat e	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një	Përshkrim i përgjithshëm dhe vendndodhja duke përfshirë shtresën mbrojtëse	X	X		X	X



karburantit (përfshirë ato për ngrohjen e karburantit)	urë ngritëse, përdorim i pajisjeve zbuluese të rrjedhjeve në rastin e sistemeve LPG / CNG / LNG.						
6.1.4 Mbrojtësit, pajisjet për mbrojtje anësore dhe mbrojtje nga ana e pasme.	Inspektim vizual	Mbrojtëset anësore të lira dhe ose të prapme (PO/JO)		X	X		
6.1.5 Bartësi i rrotës rezervë (nëse është i montuar)	Inspektim vizual						
6.1.6 Pajisja mekanike për lidhje dhe tërheqje	Inspektim vizual i konsumimit dhe funksionimit korrekt duke i kushtuar vëmendje të veçantë çdo pajisjeje sigurie të montuar dhe / ose duke përdorur pajisje matëse.						
6.1.7. Transmisioni.	Inspektim vizual						
6.1.8. Mbajtësit e motorit	Inspektim vizual jo domosdoshmërisht mbi gropë ose në urë ngritëse						
6.1.9 Performanca e motorit (X) ²	Inspektim vizual dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike.	Njësia e kontrollit të motorit konfigurimi i vlefshëm	X	X		X	X
		Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronik të automjetit	X	X		X	X
		Udhëzime se si të lexoni identifikimin e kalibrimit	X	X		X	X
		Numrin e identifikimit të softuerit duke përfshirë sondat e kontrollit ose të dhëna të ngjashme të vlerësimit të integritetit.	X	X		X	X
6.2 Kabina dhe karrocëria							
6.2.1 Gjendja	Inspektim vizual.						
6.2.2 Montimi	Inspektim vizual mbi një gropë ose në një urë ngritëse						
6.2.3 Dyert dhe mbyllësit e deryve	Inspektim vizual						
6.2.4 DysHEMEJA	Inspektim vizual mbi një gropë ose në një urë ngritëse						
6.2.5. Ndenjësja e drejtuesit të mjetit	Inspektim vizual						
6.2.6. Ndenjëset e tjera	Inspektim vizual	Numri maksimal i ndenjësive në total (pa përfshirë ndenjësen e shoferit)	X	X			
		Numri i ndenjësive me shpinë nga drejtimi i lëvizjes	X	X			
6.2.7. Pajisjet e kontrollit në drejtim	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
6.2.8. Shkallët e kabinës	Inspektim vizual						



6.2.9. Pajisjet dhe aksesoret e tjerë të brendshëm dhe të jashtëm	Inspektim vizual						
6.2.10 Baltëpritisit, pajisjet kundër spërkatjes	Inspektim vizual						
6.2.11 Bazamenti	Inspektim vizual						
6.2.12 Dorezat dhe mbështetësit e këmbëve	Inspektim vizual						
7. PAJISJET E TJERA							
7.1 Rripat e sigurisë / mbërthyeset dhe sistemet e fiksimit (për sa i përket kategorisë L: L6/L7)							
7.1.1 Siguria e montimit të rripave të sigurisë / mbërthyesëve	Inspektim vizual.	Numri dhe vendi i pikave të ankorimit të rripave të sigurisë	X	X		X	X
7.1.2 Gjendja e rripave të sigurisë / mbërthyesëve	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit	Kategoria e rripave të sigurisë për çdo pozicion uljeje	X	X		X	X
7.1.3. Pajisja për kufizimin e ngarkesës së rripit të sigurimit	Inspektim vizual dhe / ose duke përdorur ndërfaqen elektronike	Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronik të automjetit	X	X		X	
7.1.4 Parashtrenguesit e rripit të sigurimit	Inspektim vizual dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike	Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronik të automjetit	X	X		X	
7.1.5 Jastëkët e ajrit (airbag)	Inspektim vizual dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike	Numri i jastëkëve të ajrit dhe vendndodhja	X	X		X	
		Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronik të automjetit	X	X		X	
7.1.6 Sistemi SRS	Inspektim vizual i indikatorit të keqfunksionimit, dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike	Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronik të automjetit	X	X		X	
7.2 Aparati për shuarje të zjarrit (X) ²	Inspektim vizual						
7.3 Brava e derës dhe pajisja kundër vjedhjes	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
7.4 Trekëndëshi i sigurisë (nëse kërkohet) (X) ²	Inspektim vizual						
7.5 Kutia e ndihmës së parë (nëse kërkohet) (X) ²	Inspektim vizual						
7.6 Pykat e rrotave (nëse kërkohen) (X) ²	Inspektim vizual						
7.7 Boria	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
7.8 Shpejtësimatësi	Inspektim vizual ose gjatë funksionimit në testet në	Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronik të automjetit		X			



	rrugë ose me mjete elektronike						
7.9 Tahografi (nëse është i instaluar / nëse kërkohet)	Inspektim vizual	Vendndodhja e sensorëve		X			
		Vendndodhja e vulave		X			X
7.10 Pajisja për kufizimin e shpejtësisë (nëse është e instaluar/ nëse kërkohet)	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit nëse pajisjet e duhura janë në dispozicion.						
7.11 Odometri (nëse është i disponueshëm) (X) ²	Inspektim vizual dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike.	Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronik të automjetit	X	X		X	
7.12. Kontrolli Elektronik i Stabilitetit (ESC) (nëse është i instaluar / nëse kërkohet)	Inspektim vizual dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike.	Udhëzime për përdorimin e ndërfaqës elektronik të automjetit	X	X			
8. NDIKIMI NË MJEDIS							
8.1. Zhurma							
8.1.1. Sistemi për reduktimin e zhurmës	Vlerësim subjektiv (vetëm nëse inspektuesi e konsideron nivelin e zhurmave brenda kufijve, dhe në këtë rast mund të kryhet një matje e nivelit të zhurmave të nxjerra nga mjeti i ndaluar në vend duke përdorur një matës të nivelit të zhurmave)	Nivelet e zhurmës së mjetit i palëvizur [dB(A) në 1/min].	X	X		X	X
8.2 Emetimi i gazrave të shkarkimit							
8.2.1 Emetimi i gazrave të shkarkimit në motorët me ndezje të komanduar							
8.2.1.1 Pajisja për kontrollin e emetimit të gazrave të shkarkimit	Inspektim vizual	Përshkrimi i përgjithshëm i sistemit të kontrollit të shkarkimit. Instalim i filtrit të grimcave [PO/JO]	X	X			
8.2.1.2 Emetimet e gazrave	- Për mjetet deri në kategoritë e emetimit euro 5 dhe euro V (!): matje duke përdorur një analizues të gazrave të shkarkimit në përputhje me kërkesën ¹ ose duke lexuar sistemin për vetëdiagnostikimin në automjet (OBD). Matja e emetimit në tubat e shkarkimit duhet përdorur si metodë standarde për vlerësimin e emetimit të gazrave të shkarkimit. Mbi bazën e një vlerësimi të ekuivalencës, dhe duke pasur parasysh legjislacionin përkatës për homologimin e automjetit, mund të autorizohet përdorimi i OBD në përputhje me rekomandimet e prodhuesit dhe kritere të tjera. - Për mjetet në kategoritë e emetimit euro 6 dhe euro	Niveli i emetimit të gazeve nëse janë të dhëna nga prodhuesi	X	X		X	
		Informacion specifik i automjetit (VIN) ose Kodi i Motorit	X	X		X	
		Për testimin e tubave të pasmë të shkarkimit	X	X		X	
		Kërkesat e parakushtëzimit të motorit si min.temperaturës së vajit / temperaturës së ujit. [°C] dhe procedurat për të sjellë motorin në mënyrën e tipit II të testimit	X	X		X	
		Rezultatet e testit të emetimeve Tipi II	X	X		X	
		Motori në gjendje boshe CO [%]	X	X		X	
		Në gjendje boshe të lartë CO [%]	X	X		X	
		Lambda []	X	X		X	



	VI (2): matje duke përdorur një analizues të gazrave të shkarkimit në përputhje me kërkesën ¹ ose duke lexuar sistemin për vetëdiagnostikimin në automjet (OBD) në përputhje me rekomandimet e prodhuesit dhe kriteret të tjera ¹ . Matjet jo të aplikueshme për motorët dykohësh.	Për përdorimin OBD:	Protokolli i Lidhjes dhe Komunikimit (Standard, voltazhi i furnizimit me energji, vendndodhja)	X	X			
			Lista e DTC-ve (klas A, B1 dhe B2 aktualisht vetëm për HDV)	X	X			
8.2.2 Emetimi i gazrave të shkarkimit në motorët me ndezje të komprimuar								
8.2.2.1 Pajisja për kontrollin e emetimit të gazrave të shkarkimit	Inspektim vizual	Përshkrim i përgjithshëm mbi sistemin e emetimit. Si Sistemi DeNOx [PO/JO] Instalim i filtrit të grimcave [PO/JO]		X	X			
		Vendndodhja EGR		X	X			
		(Automjeti (VIN)/) informacion specifik për llojin e motorit		X	X			
8.2.2.2 Opaciteti Mjetet e regjistruara ose të vëna në shërbim përpara datës 1 janar 1980 janë të përjashtuara nga kjo kërkesë.	- Për mjetet deri në kategoritë e emetimit euro 5 dhe euro V (3): Opaciteti i gazrave të shkarkimit duhet të matet gjatë përshpejtimit të lirë (punës së lirë) (nga regjimi minimal i punës së motorit në regjim maksimal) me levën e marshit në pozicion neutral dhe friksionin e shkelur ose duke lexuar sistemin për vetëdiagnostikimin në automjet (OBD). Matja e emetimit në tubat e shkarkimit duhet përdorur si metodë standarde për vlerësimin e emetimit të gazrave të shkarkimit. Mbi bazën e një vlerësimi të ekuivalencës, mund të autorizohet përdorimi i OBD në përputhje me rekomandimet e prodhuesit dhe kriteret të tjera. - Për mjetet në kategoritë e emetimit euro 6 dhe euro VI (4): Opaciteti i gazrave të shkarkimit duhet të matet gjatë përshpejtimit të lirë (punës së lirë) (nga regjimi minimal i punës së motorit në regjim maksimal) me levën e marshit në pozicion neutral dhe friksionin e shkelur ose duke lexuar sistemin për vetëdiagnostikimin në automjet (OBD) në përputhje me rekomandimet e	Informacion specifik i tipit të motorit të mjetit (VIN)		X	X		X	
		Për testimin e tubave të pasme të shkarkimit	Kërkesat e parakushtëzimit të motorit si min. Temp./temp. Ujit [°C] dhe procedurat për të sjellë motorin në tipin II të mënyrës testimit.	X	X		X	
			Vlera-k e regjistruar në tabelën e prodhuesit në mjet (rezultati i testit të shkarkimit të tipit II)	X	X		X	
			Ndërprerja e shpejtësisë Motorit në testet e Tipit	X	X		X	
			Kufiri i shpejtësisë së motorit për përshpejtimin pa ngarkesë [Y / N]	X	X		X	
			Përshkrimi për çaktivizimin e kufirit të shpejtësisë së motorit për të kryer testin e përshpejtimit të lirë;	X	X		X	
		Për përdorimin e OBD	DTC e lejuar në skedën OBD (kodet për grupin NOx 3000 për LDV)	X	X		X	



	prodhuesit dhe kriteret e tjera 1. Parapërgatitja e mjetit: 1. Mjetet mund të kontrollohen pa parapërgatitje, megjithëse për arsye sigurie, duhet të kontrollohen nëse motori është i ngrohtë dhe në gjendje të kënaqshme mekanike. 2. Kërkesat për parapërgatitje: i. Motori duhet të jetë plotësisht i ngrohur, për shembull temperatura e vajit të motorit, e matur nëpërmjet një sonde futur në shufrën për matjen e nivelit të vajit, duhet të jetë të paktën 80°C, ose temperatura e bllokut të motorit, matur nëpërmjet nivelit të rrezeve infra të kuqe, duhet të jetë me një temperaturë të paktën ekuivalente. Nëse, për shkak të konstruksionit të automjetit, kjo matje është jo praktike, temperatura normale e punës së motorit mund të arrihet në mënyrë tjetër, p.sh. duke aktivizuar ventilatorin për ftohjen e motorit. ii. Sistemi i shkarkimit të gazrave duhet të pastrohet me të paktën tre cikle përshpejtimi të lirë ose me një metodë ekuivalente. Procedura e kontrollit: 1. Motori dhe turbokompresorët eventuale, duhet të jenë në minimum përpara fillimit të çdo cikli të përshpejtimi të lirë. Për mjetet e mëdha me motor diesel, kjo do të thotë se duhet prituri të paktën 10 sekonda pas lëshimit të pedalit të gazit. 2. Për të filluar çdo cikël përshpejtimi të lirë, pedali i gazit duhet të shtypet plotësisht deri në fund shpejt dhe në mënyrë të vazhdueshme (në më pak se një sekondë), por jo dhunshëm në mënyrë që pompa e injektimit të arrijë shpërndarjen maksimale të karburantit në motor. 3. Gjatë çdo cikli të përshpejtimi të lirë, motori duhet të arrijë shpejtësinë në të cilën fillon ndërprerja e furnizimit me karburant, ose për automjetet me furnizues automatik, shpejtësinë e përcaktuar nga	Protokolli i lidhjes dhe komunikimit (standardi, voltazhi i furnizimit me energji, vendndodhja)	X	X		X	
		Lista e DTCve (klasi A, B1 e B2 aktualisht vetëm për HDV)	X	X		X	



	prodhuesi, ose, nëse kjo e dhëne nuk është e disponueshme, atëherë dy të tretat e shpejtësisë në të cilën fillon ndërprerja e furnizimit me karburant, para se pedali i gazit të lëshohet. Kjo mund të kontrollohet, për shembull, duke monitoruar shpejtësinë në motor ose duke lejuar një interval të mjaftueshëm ndërmjet shtypjes fillestare të pedalit të gazit dhe lëshimit të tij, i cili në rastin e mjeteve të kategorive M2, M3, N2 dhe N3, duhet të jetë të paktë dy sekonda. 4. Kontrolli do të konsiderohet i pakaluar për mjetet, nëse mesataret aritmetike të të paktën tre cikleve të fundit të përshpejtimit të lirë tejkalojnë vlerat e lejuara. Kjo mund të llogaritet duke injoruar çdo matje që devijon konsiderueshëm nga mesatarja e matur, ose me rezultatin e ndonjë kalkulimi tjetër statistikor që merr parasysh dispersionin e matjeve. Mund të kufizohet numri i cikleve të kontrollit. 5. Për të shmangur kontrole të panevojshme mund të konsiderohet i pakaluar kontrolli për mjetet të cilat kanë vlera të matura të cilat tejkalojnë konsiderueshëm vlerat e lejuara pas më pak se tre ciklesh përshpejtimi të lirë ose pas cikleve të pastrimit. Gjithashtu, për të shmangur kontrole të panevojshme, mund të konsiderohet kontrolli i kaluar për mjete të cilat kanë vlera të matura që janë ndjeshëm nën kufijtë e lejuar pas më pak se tre ciklesh përshpejtimi të lirë ose pas cikleve të pastrimit.							
8.3 Reduktimi i interferencave elektromanjetike								
Radio interferenca (X) ²								
8.4 Elemente të tjera të lidhura me mjedisin								
8.4.1 Rrjedhje lëngu								
9. TESTIME SUPLEMENTARE PËR MJETET E KATEGORIVE M2, M3 QË TRANSPORTOJNË UDHËTARË								
9.1 Dyert								
9.1.1 Dyert hyrëse dhe dalëse	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit							
9.1.2 Daljet e emergjencës	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit (aty ku është e mundur)							



9.2. Sistemi kundër avullimit dhe sistemi kundër ngrirjes(X) ²	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
9.3 Sistemi i ventilimit dhe sistemi i ngrohjes (X) ²	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
9.4 Ndenjëset							
9.4.1 Ndenjëset e udhëtarëve (përfshirë ndenjëset për personelin shoqërues)	Inspektim vizual						
9.4.2 Ndenjësa e shoferit (kërkesat shtesë)	Inspektim vizual						
9.5 Dritat e brendshme dhe udhëzimet për udhëtarët (X) ²	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
9.6 Korridoret, hapësira për qëndrim në këmbë të udhëtarëve	Inspektim vizual						
9.7 Shkallët dhe platformat	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit. (ku është e mundur)						
9.8 Sistemi i komunikimit me udhëtarët (X) ²	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.						
9.9 Mbishkrimet (X) ²	Inspektim vizual						
9.10 Kërkesa lidhur me transportimin e fëmijëve (X)²							
9.10.1 Dyert	Inspektim vizual						
9.10.2 Pajisjet sinjalizuese dhe të posaçme	Inspektim vizual						
9.11 Kërkesa lidhur me transportimin e personave me lëvizshmëri të kufizuar (X)²							
9.11.1 Dyert, rampat dhe ashensorët	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit						
9.11.2 Sistemi për fiksimin e karrocave me rrota	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit (nëse është e mundur)						
9.11.3 Pajisjet sinjalizuese dhe të posaçme	Inspektim vizual						
9.12 Pajisje të tjera të posaçme (X)²							
9.12.1 Pajisjet për përgatitje të ushqimit	Inspektim vizual						



9.12.2 Pajisja sanitare	Inspektim vizual						
9.12.3 Pajisje të tjera (p.sh. sistemet audiovizuale)	Inspektim vizual						

¹ Homologimi në përputhje me direktivën 70/220/KEE, rregulloren (KE) nr. 715/2007, aneksin I, tabelën 1 (euro 5), direktivën 88/77/KEE dhe direktivën 2005/55/KE.

² Homologimi në përputhje me rregulloren (KE) nr. 715/2007, aneksin I, tabelën 2 (euro 6) dhe rregulloren (KE) nr. 595/2009 (euro VI).

³ Homologimi në përputhje me direktivën 70/220/KEE, aneksin I, tabelën 1 (euro 5) të rregullores (KE) nr. 715/2007, direktivën 88/77/KEE dhe direktivën 2005/55/KE.

⁴ Homologimi në përputhje me aneksin I, tabelën 2 (euro 6) të rregullores (KE) nr. 715/2007 dhe rregullores (KE) nr. 595/2009 (euro VI).

Shënime.

¹ “Kërkesat” janë të përcaktuara në certifikatën e homologim në datën e homologimit, regjistrimit të parë ose vënies së parë në shërbim, si dhe me plotësimin e detyrimeve lidhur me modifikimet ose me legjislacionin kombëtar në vendin e regjistrimit. Këto arsye për dështim janë të zbatueshme vetëm kur përputhshmëria me kërkesat është verifikuar.

² (X) Identifikon elementet që kanë të bëjnë me gjendjen e mjetit dhe përshtatshmërisë së tij për përdorim në rrugë, por që nuk konsiderohen thelbësore në një test të aftësisë teknike të mjetit.

**URDHËR**

Nr. 52, datë 17.3.2022

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
“PËR METODOLOGJINË, RREGULLAT,
PROCEDURAT, STANDARDET DHE
PRAKTIKAT, PËR KRYERJEN E
INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE
DHE TË INCIDENTEVE
HEKURUDHORE DHE DETARE”**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës; të pikës 2, të nenit 3, të ligjit nr. 91/2021, datë 1.7.2021, “Për krijimin, organizimin dhe funksionimin e Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për metodologjinë, rregullat, procedurat, standardet dhe praktikat për kryerjen e investigimit të aksidenteve dhe të incidenteve hekurudhore dhe detare”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohet Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

**MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

RREGULLORE

**PËR METODOLOGJINË, RREGULLAT,
PROCEDURAT, STANDARDET DHE
PRAKTIKAT PËR KRYERJEN E
INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE DHE TË
INCIDENTEVE HEKURUDHORE E
DETARE**

KREU I

**RREGULLAT, PROCEDURAT DHE
STANDARDET PËR KRYERJEN E
INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE DHE
INCIDENTEVE HEKURUDHORE**

Neni 1**Qëllimi**

Qëllimi i kësaj rregulloreje është hetimi i aksidenteve dhe incidenteve me synimin për përmirësimin e sigurisë hekurudhore dhe parandalimin e aksidenteve të mëtejshme.

Neni 2**Objekti**

Objekti i kësaj rregulloreje është përcaktimi i rregullave të unifikuara për metodologjinë, procedurat, standardet dhe praktikat që do të ndiqen për kryerjen e investigimit të aksidenteve dhe të incidenteve hekurudhore.

Neni 3**Përkufizime**

Termat e përdorur në këtë rregullore kanë të njëjtën kuptim me ata të përcaktuar në nenin 5, të ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”. Përveç tyre, në këtë rregullore termet e mëposhtëm kanë këto kuptime²:

1. Treguesit e lidhur me aksidentet:

1.1 “Aksident” nënkupton çdo aksident që përfshin të paktën një mjet hekurudhor në lëvizje, që shkakton të paktën një të vrarë apo të plagosur, apo dëme të konsiderueshme të traversave,

² 32016L0798, Direktiva 2016/798/KE e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 11 maj 2016, “Mbi sigurinë hekurudhore”, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr. 138, datë 26.5.2016.



instalimeve të tjera dhe mjedisit apo ndërprerje të trafikut, duke përjashtuar aksidentet në ofiçinat apo impiantet e shërbimit;

1.1.1 “Aksidente serioze” janë:

- çdo përplasje treni, e cila rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda të pesë ose më shumë personave, ose dëmtime të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin;

- çdo dalje nga shinat e trenit, e cila rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime serioze të pesë ose më shumë personave, ose dëmtime të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin;

- çdo aksident tjetër, i cili rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda të pesë ose më shumë personave, ose dëmtime të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin dhe ka një ndikim të dukshëm në rregullimin e sigurisë hekurudhore ose menaxhimin e sigurisë;

1.2 “Incident” nënkupton çdo ndodhi, përveç aksidentit, që lidhet me funksionimin e trenave dhe që ndikojnë në sigurinë e funksionimit;

1.3 “Dëmtim i rëndë i traversave, shinave, instalimeve të tjera apo mjedisit” nënkupton dëmtimin që është i barasvlershëm me 150 000 euro apo më shumë;

1.4 “Ndërprerje e gjatë e trafikut hekurudhor” nënkupton se transporti hekurudhor në një linjë kryesore hekurudhore pezullohet për gjashtë orë ose më shumë;

1.5 “Tren” nënkupton një ose më shumë mjete hekurudhore të tërhequra nga një ose më shumë lokomotivë, ose një mjet hekurudhor që udhëton vetëm, duke ecur nën një drejtim të caktuar ose përcaktim specifik nga një pikë fikse fillestare në një pikë fikse terminale. Edhe një lokomotivë që udhëton e vetme, konsiderohet të jetë tren;

1.6 “Përplasje e trenave” nënkupton përplasje përballë apo një përplasje anësore ndërmjet një pjese të një treni dhe një pjesë të një treni apo mjeti tjetër hekurudhor;

1.7 “Përplasje e trenit me pengesë” nënkupton një përplasje mes një pjese të një treni dhe objekteve fikse apo përkohësisht të pranishme mbi ose në afërsi të trasesë hekurudhore (përveç në kalimet në nivel, nëse një pjesë, objekt fiks bie ose ka rënë nga një automjet apo përdorues);

1.8 “Dalja e trenit nga shinat” nënkupton çdo rast në të cilin të paktën një rrotë e trenit shkëputet nga shinat;

1.9 “Aksident gjatë kalimit të nivelit” nënkupton çdo aksident në kalimet në nivel, i cili përfshin të paktën një mjet hekurudhor dhe një ose më shumë automjete, përdorues të tjerë të kalimit, të tillë si këmbësorë ose objekte të tjera të pranishme përkohësisht mbi ose në afërsi të trasesë;

1.9.1 “Aksident i personave gjatë lëvizjes së trenave” nënkupton aksidentin e një ose më shumë personave, të cilët goditen nga një mjet hekurudhor, ose nga një objekt bashkangjitur mjetit, apo që është shkëputur nga mjeti. Këtu përfshihen personat, të cilët rrëzohen nga mjetet hekurudhore, si dhe personat të cilët rrëzohen ose goditen nga objekte të lirshme gjatë udhëtimit në bordin e trenit;

1.10 “Zjarr në mjete lëvizëse hekurudhore” nënkupton një zjarr apo shpërthim që ndodh në një mjet hekurudhor (duke përfshirë ngarkesën e saj), kur ky mjet është duke lëvizur midis stacionit të nisjes dhe destinacionit, përfshi kur ndalon në stacionin e nisjes, në ndalesat në destinacion apo të ndërmjetme;

1.11 “Aksident tjetër” nënkupton çdo aksident tjetër përveç përplases së trenit me mjetin hekurudhor, përplases së trenit me pengesë brenda linjës hekurudhore, dalje e trenit nga shinat, aksident nga kalimi i nivelit, aksident të personat gjatë lëvizjes apo zjarr në linjën hekurudhore;

1.12 “Pasagjerë” nënkupton çdo person, duke përjashtuar anëtarët e ekuipazhit të trenit, i cili bën një udhëtim në rrugë hekurudhore, përfshi pasagjerët të cilët përpiqen të hipin apo të zbresin nga një tren i cili është në lëvizje;

1.13 “Punonjës apo kontraktues” nënkupton çdo person, punësimi i të cilit lidhet me një marrëdhënie në hekurudhë dhe është në punë në momentin e aksidentit, duke përfshirë personelin e kontraktuesit, kontraktuesit e vetëpunësuar, ekuipazhin e trenit dhe personat që merren me mirëmbajtjen e infrastrukturës;

1.14 “Përdorues i kalimit në nivel” nënkupton çdo person që përdor një kalim në nivel, për të kaluar vijën hekurudhore me çdo automjet transporti dhe jo vetëm apo në këmbë;

1.15 “Person kundërvajtje” do të thotë çdo person i pranishëm në mjediset hekurudhore, ku



prania e tij është e ndaluar, me përjashtim të një përdoruesi të kalimit në nivel;

1.16 “Person tjetër në platformë” nënkupton çdo person në një platformë hekurudhore, i cili nuk përkufizohet si “pasagjer”, “punonjës apo kontraktues”, “përdorues i kalimit në nivel” apo “person me shkelje”;

1.17 “Humbje jete (person i vdekur)” do të thotë çdo humbje jete personi menjëherë pasi aksidentohet ose brenda 30 ditësh si pasojë e një aksidenti, duke përjashtuar vetëvrasjen;

1.18 “Plagosje e rëndë (person i plagosur rëndë)” do të thotë çdo person i plagosur, i cili është shtruar në spital për më shumë se 24 orë si rezultat i një aksidenti, duke përjashtuar çdo vetëvrasje në tentativë.

2. Tregues që lidhen me mallra të rrezikshme:

2.1 “Aksident ku përfshihet transporti i mallrave të rrezikshme” do të thotë çdo aksident ose incident që është subjekt i raportimit në përputhje me RID/ADR³;

2.2 “Mallra të rrezikshme” do të thotë ato substanca dhe artikuj transportimi i të cilave ndalohet nga RID, ose autorizohet vetëm në kushtet e përshkruara aty.

3. Tregues që lidhen me vetëvrasjet:

3.1 “Vetëvrasje” do të thotë një akt përmes të cilit lëndohet vetja në mënyrë të qëllimshme, duke rezultuar në vdekje, siç regjistrohet dhe klasifikohet nga autoriteti kombëtar kompetent;

3.2 “Vetëvrasje në tentativë” do të thotë një akt përmes të cilit lëndohet vetja në mënyrë të qëllimshme, duke rezultuar në plagosje të rëndë.

4. Tregues që lidhen me pararendës të aksidenteve:

4.1 “Shinë e dëmtuar” do të thotë çdo shinë e cila është ndarë në dy ose më shumë pjesë, ose çdo shinë nga e cila ndahet një pjesë metali, duke shkaktuar një boshllëk prej më shumë se 50 mm në gjatësi dhe më shumë se 10 mm në thellësi të sipërfaqes funksionuese;

4.1.1 “Rrotë ose bosht i dëmtuar në mjetet hekurudhore” do të thotë një thyerje që prek rrotën ose boshtin dhe krijon një rrezik aksidenti (dalje nga shinat ose përplasje);

4.2 “Deformim shine” do të thotë çdo defekt që lidhet me vazhdimësinë dhe gjeometrinë e shinës,

gjë që kërkon zëvendësimin e shinës dhe/ose kufizim të menjëhershëm të shpejtësisë së lejuar;

4.3 “Avari në sinjalizimin” do të thotë çdo avari teknike në një sistem sinjalizues (në infrastrukturë ose në mjetet hekurudhore).

5. Lëvizje e paaautorizuar do të thotë të kalosh:

- një sinjal dritash me ngjyrë ose semafor rreziku, ose një urdhër për ndalim;

- fundin e sigurisë që ka lidhje me autorizimin e lëvizjes;

- një pikë të komunikuar përmes autorizimit verbal ose të shkruar, të formuluar në rregullore;

- tabelat e ndalimit (barrierat ndaluese nuk përfshihen) ose sinjalet me dorë.

Neni 4

Detyrimi për të investiguar

1. Investigimi kryhet nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare, në vijim AKIAIHD, pas çdo aksidenti apo incidenti hekurudhor, të cilat në kushte disi më të ndryshme mund të kishin shkaktuar aksidente të rënda.

2. Aksidente të rënda janë:

- çdo përplasje treni, e cila rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda të pesë ose më shumë personave, ose dëmtime të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin;

- çdo dalje nga shinat, e cila rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda për pesë ose më shumë persona, ose dëmtime të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin;

- çdo aksident i kalimit në nivel që rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda të pesë ose më shumë personave, ose dëme të mëdha nëse aksidenti ishte rezultat i defekteve brenda sistemit hekurudhor (p.sh.: defektet teknike të pajisjeve të infrastrukturës ose mjeteve lëvizëse, personeli që nuk respekton procedurat, mangësitë në sistemin e menaxhimit të sigurisë etj.);

- çdo aksident ndaj personave, i shkaktuar nga mjetet hekurudhore, i cili rezulton në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime të rënda për pesë ose më shumë persona, ose dëme të mëdha, nëse aksidenti ishte rezultat i defekteve brenda sistemit hekurudhor (p.sh.: defekteve teknike të pajisjeve infrastrukturore ose mjeteve hekurudhore,

³ Neni 4, pika 2, e ligjit 118/2012, “Për transportin e mallrave të rrezikshme”.



personeli që nuk respekton procedurat, planifikimi i dobët i punës së mirëmbajtjes, etj.);

- çdo zjarr në mjetet hekurudhore kur rezultojnë në vdekjen e të paktën një personi ose lëndime serioze të pesë ose më shumë personave, ose dëme të mëdha, nëse të paktën një nga kriteret si në vijim është përmbushur:

- zjarri ishte rezultat i defekteve brenda sistemit hekurudhor (p.sh.: defektet teknike të mjeteve hekurudhore, defekti teknik në pajisjet e infrastrukturës i cili çoi në një zjarr në mjetet hekurudhore);

- pasojat ishin rezultat i defekteve brenda sistemit hekurudhor (p.sh. nëse udhëtarët nuk mund të shpëtonin për shkak të dymit të mbyllura).

Në rastet dyshimi, për klasifikimin mund të jetë e dobishme kontaktimi me agjencinë ERA.

3. AKIAIHD-ja vendos të ndërmerret ose jo një investigim për një aksident ose incident, duke marrë në konsideratë dhe pasur parasysh:

a) shkallën e aksidentit ose incidentit;

b) nëse ai është pjesë e një serie aksidentesh apo incidentesh përkatëse të sistemit në tërësi;

c) ndikimin e tij në sigurinë hekurudhore; dhe

d) kërkesat nga administratori i infrastrukturës, ndërmarrjet hekurudhore, autoriteti i sigurisë hekurudhore, subjekte apo palë të pranishme në ndodhi.

4. Shtrirja e hetimeve dhe procedura që duhet të ndiqet për kryerjen e hetimeve përcaktohet nga AKIAIHD-ja, në varësi të mësimave që pritet të nxirren nga aksidenti ose incidenti për përmirësimin e sigurisë.

5. Në asnjë rast nuk duhet që investigimi të merret me caktimin e fajit apo përgjegjësisë.

Neni 5

Statusi i investigimit

1. Pas një aksidenti apo incidenti hekurudhor mund të fillohen një numër investigimesh dhe hetimesh të ndryshme nga organe ligjzbatuese, policia, prokuroria, etj. që kanë objektivat e tyre.

2. Investigimi nga AKIAIHD-ja siguron një fokus dhe drejtim për investigimin teknik në shkaqet dhe pasojat e incidentit apo aksidentit në mënyrë krejt të pavarur nga çdo organ tjetër investigimi dhe hetimi.

3. AKIAIHD-ja mund të ndajë prova fizike dhe dokumentare, në lidhje me investigimin, me organet e tjera, përfshirë policinë, prokurorinë dhe autoritetin e sigurisë, por nuk përfshin detyrimin për të dhënë opinion në lidhje me analizën dhe nuk do t'i zbulojë askujt dëshmi nga dëshmitarët dhe persona të tjerë që kanë dhënë deklaratat për inspektorët e saj dhe as të zbulojë emrat dhe adresat e tyre. Kjo mbetet konfidenciale e AKIAIHD-së.

4. Investigimi nga AKIAIHD-ja kryhet në mënyrë të pavarur nga çdo hetim gjyqësor.

Neni 6

Fusha e investigimit

Fusha e mbulimit të investigimit përfshin:

- rrjetet hekurudhore në Republikën e Shqipërisë, duke përfshirë hekurudhat brenda ambienteve industriale siç janë: fabrikat, terminalët e mallrave dhe guroret (megjithatë, aksidentet që ndodhin në anët e këmbimit ku trenat hyjnë ose dalin nga industria objektet do të hetohen);

- metro apo tramvaje që mund të ndërtohen në të ardhmen.

Nuk përfshihen në investigim:

- aksidentet ose incidentet e punëtorëve që nuk lidhen me lëvizjet e trenit dhe të cilat nuk janë të domosdoshme për funksionimin e hekurudhës;

- aksidentet ose incidentet që përfshijnë kundërvajtësit dhe vetëvrasjet;

- aksidente ose incidente në hekurudhat në ndërtim.

Neni 7

Detyrimi i njoftimit

1. Detyrimi për të njoftuar është mbi ato organe të sektorit hekurudhor (menaxherët e infrastrukturës hekurudhore, sipërmarrësit hekurudhorë ose mirëmbajtësit), stafi ose prona e të cilëve është përfshirë në një aksident ose incident.

2. AKIAIHD-ja i përgjigjet raporteve të tilla dhe merr masat e nevojshme për fillimin e hetimit, jo më vonë se një javë pas marrjes së njoftimit apo raportit, në lidhje me aksidentin ose incidentin.

3. Brenda 7 ditëve nga marrja e vendimit për hapjen e një investigimi, AKIAIHD-ja informon Agjencinë Evropiane të Hekurudhave, në mënyrë



elektronike ose me *email*, në investig@era.europa.eu, sipas formularit elektronik që është në faqen e internetit të Agjencisë. Informacioni specifikon datën, kohën dhe vendin e ngjarjes, llojin dhe pasojat e saj për sa i përket viktimave, të plagosurve dhe dëmeve materiale.

4. Përshkrimi i informacionit për ERA-në duhet të jepet në gjuhën angleze.

Neni 8

Procedura e investigimit

1. Pas marrjes së njoftimit për një aksident ose incident, AKIAIHD-ja fillon ekzaminimin e vendit të ngjarjes. Nëse aksidenti apo incidenti ka ndodhur në afërsi të zonës kufitare, apo mjetet e përfshira janë të regjistruara në shtetet fqinje apo mirëmbahen prej tyre, duhet të njoftohen edhe organet e investigimit të atyre shteteve të cilëve ju jepen kompetencat e nevojshme dhe akses në informacionin dhe provat që ata të marrin pjesë në mënyrë efektive në investigim, duke respektuar ligjet kombëtare në lidhje me procedurat gjyqësore.

Investiguesit e autorizuar të AKIAIHD-së ose ekspertë privatë të marrë nga AKIAIHD-ja, pas paraqitjes së dokumentit, nëse ju kërkohet, u sigurohet sa më shpejt të jetë e mundur:

a) qasje në vendin e aksidentit ose incidentit, në mjetet e përfshira, infrastrukturën përkatëse dhe instalimet e kontrollit dhe sinjalizimit të trafikut hekurudhor;

b) e drejta për hartimin e një liste të menjëhershme të provave dhe heqjen e kontrolluar të rrënojave, instalimeve ose përbërës të infrastrukturës për qëllime ekzaminimi ose analize;

c) qasje dhe përdorimi i përmbajtjes së regjistruar në bord dhe pajisjeve për regjistrimin e mesazheve verbale dhe të funksionimit të kontrollit dhe sinjalizimit të trafikut hekurudhor;

d) qasje në rezultatet e ekzaminimit të trupave të viktimave;

e) qasje në rezultatet e provimeve të stafit të trenit dhe personelit tjetër hekurudhor të përfshirë në aksident ose incident;

f) mundësinë për të pyetur personelin hekurudhor të përfshirë dhe dëshmitarë të tjerë;

g) qasje në çdo informacion ose regjistrim përkatës të mbajtur nga menaxheri i infrastrukturës, ndërmarrjet hekurudhore të përfshira dhe autoriteti i sigurisë.

2. AKIAIHD-ja përfundon ekzaminimet në vendin e aksidentit në kohën më të shkurtër të mundshme në mënyrë që të rivendoset situata normale e trafikut hekurudhor sa më shpejt të jetë e mundur.

3. Investigimi kryhet me transparencën më të gjerë të mundshme, në mënyrë që të gjitha palët të dëgjohen dhe të shkëmbejnë rezultatet. Administratorit të infrastrukturës dhe ndërmarrjeve hekurudhore përkatëse, autoritetit të sigurisë, Agjencisë, viktimave dhe të afërmeve të tyre, pronarëve të pronave të dëmtuara, prodhuesve, shërbimeve të përfshira të urgjencës dhe përfaqësuesve të personelit dhe përdoruesve të tjerë u jepet të gjithëve një mundësi për të dhënë informacionin e duhur teknik në mënyrë që të përmirësohet cilësia e raportit të investigimit. AKIAIHD-ja duhet të marrë gjithashtu parasysh nevojat e arsyeshme të viktimave dhe të afërmeve të tyre dhe t'i mbajë ata të informuar për progresin e bërë në investigim.

4. Qëllimi i një ekzaminimi paraprak është mbledhja e detajeve dhe provave të mjaftueshme për t'i mundësuar AKIAIHD-së të marrë një vendim, nëse do të kryejë apo jo një investigim të plotë në lidhje me aksidentin ose incidentin, në mënyrë që ky investigim të përmbushë qëllimin e tij për përmirësimin e sigurisë së transportit hekurudhor dhe parandalimin e aksidenteve të ngjashme.

Në qoftë se arrihet në përfundimin se një investigim nuk do ta arrijë këtë qëllim, përfshirja e AKIAIHD-së përfundon, përveç rasteve kur ka pasur një fatalitet, aksident të rëndë me vdekje ose plagosje të rëndë në të cilën kërkohet një përmbledhje ose shënim i fakteve kryesore të identifikuara nga AKIAIHD-ja gjatë ekzaminimit paraprak nga organet gjyqësore apo të policisë.

Neni 9

Personat që drejtojnë, marrin pjesë ose ndihmojnë në një investigim

Në lidhje me një investigim të një aksidenti ose incidenti hekurudhor, kryetari i AKIAIHD-së mund:

1. Të emërojë një person, i cili mund të mos jetë inspektor, të kryejë ose të marrë pjesë në një investigim dhe në aktin e emërimit përcaktohen kompetencat për t'i mundësuar atij të kryejë



funksiomet e nevojshme gjatë investigimit. Në veçanti, AKIAIHD-ja nuk përdor askënd tjetër përveç inspektorëve të vet për të intervistuar dëshmitarët, për të marrë deklarata apo për të regjistruar dëshmi të pritshme;

2. Të kërkojë ndihmë nga policia, autoriteti i sigurisë hekurudhore, çdo organ publik ose ndonjë person tjetër që është profesionist i licencuar, ose një organi investigues të një shteti tjetër evropian ose Agjencia e Hekurudhave; ose

3. Të kërkojë ndihmë (përfshirë ndihmën për marrjen, dorëzimin, ruajtjen, asgjësimin ose shkatërrimin e provave) nga një person tjetër përveç personit të përmendur në pikat 1 dhe 2;

4. Të marrë pa detyrim shpërblimi personat që mund të jenë administratorë hekurudhorë ose të një sipërmarrjeje hekurudhore, ose një prodhues apo furnizues i pajisjeve hekurudhore, prona e të cilëve ose personeli janë përfshirë në aksident ose incident që po investigohet.

Neni 10

Qasja në vendin e një aksidenti ose incidenti

1. Gjatë një investigimi të një aksidenti/incidenti hekurudhor, asnjë person tjetër, përveç përcaktimit të nenit 8, nuk do të:

a) të ketë qasje në vendin e një aksidenti ose incidenti, duke përfshirë mjetet lëvizëse, infrastrukturën ose sistemet e kontrollit dhe sinjalizimit të trafikut të përfshira në aksident ose incident; ose

b) të heqë, të ndërhyjë, ose të shkaktojë heqjen ose ndërhyrjen në çdo lloj gjëje në vendin e një aksidenti ose incidenti pa pëlqimin e një inspektori, deri në kohën kur ka përfunduar ekzaminimi ose heqja e provave në vend ose përcaktohet se nuk do të kryhet një investigim.

2. Një person mund të ketë qasje ose të heqë çdo gjë:

a) vetëm për aq sa mund të jetë e nevojshme për qëllim të shpëtimit të jetës ose parandalimin e lëndimeve ose vuajtjeve të mëtejshme;

b) parandalimin e dëmtimit ose shkatërrimit të mëtejshëm;

c) parandalimin e rrezikut, përfshirë mallrat e rrezikshme;

d) ushtrimin e një detyre që i është dhënë atij personi me ligj, një polici, një oficeri të policë

gyqësore, prokurori ose avokatit sipas ligjit të zbatueshëm në Shqipëri.

Neni 11

Ruajtja e provave

1. Me qëllim kryerjen e një investigimi mbi një aksident ose incident në mënyrën më efikase dhe brenda kohës më të shkurtër, një inspektor mund, kur është e përshtatshme, në bashkëpunim me autoritetet përgjegjëse për investigimin gyqësor, t'i kërkojnë një personi, të sigurojë një listë të të gjitha provave në lidhje me aksidentin ose incidentin.

2. Një punonjës nga autoriteti i sigurisë, i policisë, ose ndonjë person tjetër që vepron në ushtrimin e kompetencave që i jepen nga ligji dhe po investigon një aksident ose incident duhet:

a) të ruajë çdo dëshmi që ai merr gjatë investigimit të tij;

b) kur është e mundur, të njoftojë një inspektor të investigimit për qëllimin e tij për të mbledhur, për të shqyrtuar ose analizuar provat, ose për të intervistuar një dëshmitar;

c) kur nuk është e mundur të njoftohet një inspektor sa më shpejt të jetë e mundur pasi ta ketë ndërmarrë veprimin;

d) t'i japë AKIAIHD-së detaje mbi veprimet që ai ka ndërmarrë sipas këtij paragrafi dhe, me kërkesë të AKIAIHD-së, t'i sigurojë qasje në kopjet e çdo prove që ai ka marrë ose informacioneve që ka marrë.

3. Një administrator hekurudhe, një sipërmarrës hekurudhor, ose një prodhues ose furnizues i pajisjeve, përbërësve ose shërbimeve, do të ruajë të gjitha provat mbi të cilat ai ka kontroll dhe:

a) që është, ose që ai arsyeshëm konsideron se mund të jetë, e rëndësishme për një investigim; ose

b) që AKIAIHD-ja e rekomandon atë ta ruajë, derisa të ketë përfunduar investigimin e saj.

4. Personi apo subjekti që kundërshton paragrafin 3 është fajtor dhe ndiqet penalisht.

Neni 12

Përdorimi i provave

Një administrator hekurudhe, një sipërmarrës hekurudhor, ose një prodhues ose furnizues i pajisjeve, përbërësve ose shërbimeve, ushtrimi i një detyre që i është dhënë atij personi me ligj, një



policë, një oficeri të policisë gjyqësore, prokurori ose avokati:

1. Nuk do të lëvizë ose përdorë asnjë provë që është, ose mund të bëhet, e rëndësishme për një investigim nga AKIAIHD-ja, përveç rasteve kur është e nevojshme për ta bërë këtë, për:

a) shpëtimin e jetës ose parandalimin e lëndimeve ose vuajtjeve të mëtejshme;

b) parandalimin e dëmtimit ose shkatërrimit të mëtejshëm;

c) parandalimin e rrezikut, përfshirë mallrat e rrezikshme; ose

d) mbrojtjen e vendngjarjes, derisa AKIAIHD-ja të ketë përfunduar investigimin e saj, nuk kërkon më prova ose ka përcaktuar se nuk do të kryejë një investigim.

2. Me pëlqimin e AKIAIHD-së, mund të lëvizin ose përdorin prova në lidhje me një aksident ose incident me kusht që të mos ketë alternativë praktike për përdorimin e dëshmive dhe lëvizjes ose përdorimit të tillë që është thelbësore për sigurinë e funksionimit të hekurudhës.

3. Në rast se ndodh lëvizja e provave, zhvendosja e tyre, duhet të mbajnë shënime rreth pozicionit dhe vendndodhjes së dëshmive, fotografi, para se të zhvendosej ose të përdorej dhe të ofrojë atë regjistrim sipas kërkesës tek AKIAIHD-ja. Gjithashtu:

a) para se të fillojnë një çmontim ose ndryshim të tillë, njoftoni secilin nga personat e mësipërm me synimin pse duhet bërë;

b) t'i lejojë ata persona të jenë prezent gjatë një ekzaminimi të tillë ose analiza;

c) të marrin në konsideratë çdo përfaqësim të arsyeshëm që ata persona mund të bëjnë si për ndikimin që një shpërbërje ose ndryshim i tillë mund të ketë në vetë investigimin; dhe

d) t'u sigurojë atyre personave qasje në të gjitha regjistrimet dhe raportet në lidhje me ekzaminimin ose analiza.

4. AKIAIHD-ja do t'i lëshojë një polici, një oficeri të policisë gjyqësore, prokurorit ose avokatit që vepron sipas ligjit në Shqipëri, çdo dëshmi që nuk e kërkon më, kur:

a) AKIAIHD-ja ka arsye të besojë se atij personi i takon e drejta të mbledh ato dëshmi me qëllim të investigimit të tij; dhe

b) nuk janë dëshmi për të cilën zbatohet neni 10.

5. Cilido nga personat e mësipërm dhe jo vetëm, që merr pjesë në investigim dhe lëviz, ndryshon ose përdor dëshmi në lidhje me provat e një aksidenti ose incidenti të ndryshme nga qëllimi i përcaktuar më sipër dhe pa miratimin e AKIAIHD-së, si dhe nuk mban shënime dhe foto para lëvizjes së provave, konsiderohet fajtor dhe ndiqen penalisht.

Neni 13

Zbulimi i provave

1. Përveç me urdhër të një gjykate përkatëse dhe në varësi të rëndësisë në përfundimin e raportit përfundimtar, AKIAIHD-ja nuk do t'ia zbulojë askujt:

a) të dhënat personale, emrin, adresën ose informacione të tjera në lidhje me një person të përfshirë në aksident ose incident, ose me investigimin e atij aksidenti ose incidenti;

b) deklaratat e dhëna për AKIAIHD-në ose ndonjë regjistrim, ose shënim, përveç nëse personi i cili ka dhënë një deklaratë, regjistrim ose shënim jep pëlqimin për zbulimin e saj;

c) opinionin e një inspektori ose një personi që ka marrë pjesë në inspektim, e cila është e pabazuar me prova;

d) shënimet e bëra nga një inspektor ose person që ka marrë pjesë në inspektim, qoftë e shkruar apo e mbajtur në mënyrë elektronike;

e) çdo sekret tregtar ose informacion tjetër, publikimi i të cilit, në mendim të kryeinspektorit do, ose ka të ngjarë, të paragjykojë interesat tregtare të personit që e mban atë; dhe

f) dokumentet e punës të AKIAIHD-së.

2. Asgjë nga pikat e mësipërme nuk e përjashton AKIAIHD-në nga:

a) publikimi i mendimit të një personi në një raport të aksidentit ose incidentit, për aq sa është e rëndësishme për përfundimet në raport;

b) publikimin në një raport të informacionit të aksidentit ose incidentit bazuar në çështjet e përfshira në një deklaratë, regjistrim ose shënim tjetër;

c) pajisja e një personi që bën një deklaratë me një kopje të deklaratës së tillë;

d) ndarjen e rezultateve të investigimit të një aksidenti ose incidenti me një organ investigimi në një shtet tjetër anëtar;

e) zbulimi ose diskutimi i informacionit bazuar në përmbajtjen në një deklaratë, regjistrim ose



shënim tjetër që ka marrë gjatë datës rrjedhën e një investigimi me një person që ofron ndihmë, dëshmi ose informacion për AKIAIHD-në; ose

f) zbulimi i emrit ose adresës së një personi të një person që siguron ndihmë, dëshmi ose informacion për AKIAIHD-në, por vetëm atë sa është e nevojshme me qëllim të marrjes së provave ose informacioneve në avancim të investigimit të AKIAIHD-së.

3. Informacioni i ndarë nga AKIAIHD, dhe informacione të tjera në lidhje me investigimin, mbeten konfidenciale, për sa kohë sa investigimi është në progres dhe është pjesë e raportit përfundimtar. Cilëtdo që ndihmojnë AKIAIHD-në me ekzaminime, testime dhe analiza të provave nuk duhet të zbulojë rezultatet pa lejen e AKIAIHD-së. Cilëtdo që zbulojnë prova në kundërshtim me sa më sipër do të ndiqen penalisht.

Neni 14

Raportet e aksidenteve dhe incidenteve të investiguara nga AKIAIHD-ja

Pas përfundimit të një investigimi të kryer nga AKIAIHD-ja të një aksidenti të rëndë ose incidenti i cili mund të kenë çuar në një aksident të rëndë, AKIAIHD-ja raporton te ministri përgjegjës për transportin⁴ dhe publikon një raport përfundimtar:

a) në kohën më të shkurtër të mundshme dhe normalisht jo më vonë se dymbëdhjetë muaj pas datës së ndodhjes;

b) do të përfshijë në të informacionin e përshkruar në aneksin 3, siç është relevante për aksidentin ose incidentin;

c) nëse raporti përfundimtar nuk mund të bëhet publik brenda 12 muajsh, AKIAIHD-ja lëshon një deklaratë të përkohshme, të paktën në çdo përvjetor të aksidentit, duke evidentuar progresin e investigimit dhe çdo çështje që ngrihet për sigurinë. Raporti, duke përfshirë rekomandimet e sigurisë, u komunikohet palëve, si dhe organeve dhe palëve të interesuara.

AKIAIHD-ja jep në çdo kohë një raport (përfshirë një raport të përkohshëm), këshilla, rekomandimet ose informacionet në lidhje me një aksident ose incident, duke marrë parasysh:

a) natyrën dhe seriozitetin e aksidentit ose incidentit;

b) shpejtësinë me të cilën raporti, këshilla, rekomandimi ose informacioni duhet të jepet ose të veprohet;

c) fazën në të cilën ka arritur investigimi; dhe

d) rëndësinë ose gjetjet e ekzaminimit ose investigimit.

AKIAIHD-ja rihap investigimin për të njëjtin aksident ose incident, nëse pas përfundimit të investigimit merr informacione ose dëshmi të reja teknike që nuk janë shqyrtuar më parë.

Neni 15

Rekomandimet e investigimit të aksidenteve dhe incidenteve nga AKIAIHD-ja

AKIAIHD-ja do t'i dërgojë rekomandimet që përfshihen në raportin e përgatitur sa më sipër, tek:

a) autoriteti i sigurisë hekurudhore;

b) organi publik ose autoriteti që konsiderohet i përshtatshëm dhe që duhet ta zbatojë rekomandimin;

c) ndonjë shtet tjetër.

Një organ publik ose autoritet të cilit i drejtohet një rekomandim, ndonëse nuk është e detyrueshme, duhet:

a) aty ku është e përshtatshme të sigurohet që është vepruar sipas rekomandimit;

b) të raportojë në AKIAIHD pa vonesa të panevojshme ose brenda një periudhe tjetër të tillë, siç mund të bihet dakord me Kryeinspektorin, por jo më shumë se dymbëdhjetë muaj;

i. dhënien e detajeve të plota të çdo mase të marrë për zbatimin e rekomandimit;

ii. dhënien e detajeve të plota të çdo mase të propozuar për zbatimin e rekomandimit dhe afatin e propozuar për zbatim; ose

iii. dhënien e një shpjegimi të plotë se pse rekomandimi nuk është subjekt i masave që duhen marrë për ta zbatuar atë; dhe

c) njoftojnë AKIAIHD-në në çdo kohë nëse informacioni është bërë i pasaktë.

Autoriteti i sigurisë, duke pasur parasysh natyrën e një rekomandimi drejtuar atij, mund t'i kërkojë çdo subjekt apo personi, brenda një periudhe të arsyeshme:

a) marrjen parasysh të rekomandimit;

b) informacion për:

⁴ Ligji nr. 91/2021, datë 1.7.2021, "Për krijimin, organizimin dhe funksionimin e Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare", pika 1 e nenit 14.



i. detajet e plota të çdo mase që ka marrë organi për të zbatuar rekomandim;

ii. detajet e plota të çdo mase të propozuar nga ai organ për t'u zbatuar rekomandim;

iii. një shpjegim të plotë pse rekomandimi nuk duhet të jetë subjekt i një mase që do të merret nga ai organ për zbatimin e rekomandimit;

c) të njoftojë autoritetin e sigurisë nëse në çdo kohë ka ndonjë informacion të pasaktë.

Një person që nuk respekton një kërkesë të vendosur ndaj tij nga autoriteti i sigurisë, në përputhje me sa më sipër, është fajtor dhe ndiqet penalisht.

Neni 16

Përfaqësimi i palëve

1. Para publikimit të një raporti, AKIAIHD-ja i dërgon një njoftim me shkrim çdo subjekti apo personi të përmendur në pikën 2 të këtij neni, me synimin për të publikuar raportin dhe bashkëngjitur një kopje të raportit ose pjesën përkatëse për secilin person në mënyrë që të kthejë përgjigje të përmbajtjes së saj.

2. Subjektet apo personat e përmendur në paragrafin 1 janë:

a) çdo subjekt apo person të cilin AKIAIHD-ja e konsideron që mund të jetë prekur nga një raport;

b) cilindo subjekt apo nga personat e mëposhtëm të cilët AKIAIHD-ja i konsideron të jenë të vlefshëm:

i. administratori i infrastrukturës hekurudhore;

ii. sipërmarrësi hekurudhor ose një prodhues, ose furnizues i pajisjeve, pjesëve përbërëse ose shërbimeve për një administrator të infrastrukturës hekurudhore;

iii. autoriteti i sigurisë;

iv. të afërmit e viktimave;

v. pronarët e pronës së dëmtuar;

vi. shërbimet e urgjencës të përfshira;

vii. përfaqësuesit e stafit dhe përdoruesit e hekurudhave;

viii. shtetet kufitare.

3. Një person apo subjekt, të cilit i bëhet njoftimi sipas paragrafit 1, të dërgojë përgjigje të raportit brenda katërmëdhjetë ditëve nga marrja e njoftimit ose brenda një periudhe më të gjatë që mund të përcaktohet nga kërkesa.

4. AKIAIHD-ja konsideron çdo përgjigje që merr sipas paragrafit 3 dhe mund të ndryshojë raportin.

5. Personat që marrin raportin ose pjesë të tij nuk duhet ta publikojnë apo ta zbulojnë, në asnjë rast, sepse konsiderohet vepër penale.

Neni 17

Raporti vjetor i AKIAIHD-së

1. AKIAIHD-ja i paraqet ministrit përgjegjës për transportin raportin vjetor të vitit paraardhës, brenda datës 31 mars të çdo viti.

2. Raporti vjetor do të përmbajë:

a) një përmbledhje të investigimeve të kryera nga AKIAIHD-ja;

b) një listë të rekomandimeve të lëshuara nga AKIAIHD-ja;

c) detajet e masave që janë raportuar në AKIAIHD dhe si përgjigje të rekomandimeve.

3. AKIAIHD-ja e publikon raportin vjetor në faqen zyrtare të saj, në gjuhën shqipe dhe të paktën në një gjuhë zyrtare të Bashkimit Evropian.

4. Në raport mund të përfshihen dhe informacione të tjera në lidhje me aktivitetet dhe synimet e AKIAIHD-së.

5. AKIAIHD-ja do t'i dërgojë Agjencisë Evropiane të Hekurudhave një kopje të raportit të publikuar sipas paragrafit 3.

Neni 18

Monitorimi

Subjekteve apo personave që ju janë drejtuar rekomandimet, raportojnë çdo vit tek AKIAIHD-ja për masat që janë marrë apo planifikuar në vijim të një rekomandimi të dhënë.

Detyrimi i raportimit “të paktën një herë në vit” përfundon, kur:

- zbatohen masat e marra nga adresuesi për të zvogëluar ose shmangur rrezikun, është brenda gjykimit të adresuesit për të vendosur kur një masë e rekomanduar (ose një masë tjetër për t'u marrë me rrezikun e identifikuar) do të konsiderohet si “e zbatuar”;

- pas raportit të parë kur adresuesi ka vendosur të mos ndjekë rekomandimin fare, në këtë rast mosmarrëveshja dhe arsyet duhet t'i raportohen AKIAIHD-së.

AKIAIHD-ja nuk ka asnjë detyrim:



- për të kontrolluar përmbajtjen e raportit të adresuesit;

- për të komentuar raportin;

- të komentojë ose të pajtohet me masat që ka marrë adresuesi, nëse nuk e ka bërë ndjekjen e rekomandimeve.

Përgjegjësia e vetme e AKIAIHD-së është që të informojë veprimet e ndërmarra pas një rekomandimi në raportin vjetor.

Neni 19

Bashkëpunimi me autoritetet e tjera homologe të shteteve të tjera

Bashkëpunimi me autoritetet e investigimit të shteteve të tjera është i detyrueshëm dhe për të përmbushur këtë kërkesë autoriteti i investigimit duhet të marrë pjesë rregullisht në takimet që organizohen nga Agjencia Evropiane e Hekurudhave dhe jo vetëm, në mënyrë që të përfitohet nga shkëmbimi i informacionit dhe përvojës.

KREU II

, RREGULLAT, PROCEDURAT DHE STANDARDET PËR KRYERJEN E INVESTIGIMIT TË AKSIDENTEVE DHE INCIDENTEVE DETARE

Neni 1

Qëllimi

Kjo rregullore ka si qëllim përmirësimin e sigurisë së transportit detar duke ofruar një nivel të lartë të efikasitetit, përshtatshmërisë dhe cilësisë së investigimit, objektivi i së cilës është parandalimi i aksidenteve/incidenteve në të ardhmen, parandalimi i ndotjes detare dhe përmirësimi ku është e mundur, pa synuar në përcaktimin e fajësisë ose përgjegjësisë.

Neni 2

Objekti

Kjo rregullore përcakton rregulla mbi metodologjinë, procedurat, standardet dhe praktikën që do të ndiqen për kryerjen e investigimit të aksidenteve/incidenteve detare, raportimin në kohë dhe në mënyrë të saktë të investigimeve të sigurisë, analizën dhe dhënien e rekomandimeve.

Neni 3

Fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore do të zbatohet në rastet e investigimit të aksidenteve/incidenteve në fushën e transportit detar që:

a) përfshin anije që mbajnë flamurin shqiptar;

b) ndodhin brenda ujërave territoriale shqiptare dhe ujërave të brendshme, siç përcaktohet në legjislacionin shqiptar;

c) shkaktojnë dëm të rëndë ose të ndjeshëm mjedisor;

d) sjellin humbjen e jetës ose dëmtime serioze të shëndetit të personave që përfshijnë interesa të tjera të konsiderueshme të Shqipërisë.

2. Për qëllime të investigimit, njësitë organizative përgjegjëse për investigimin kanë të drejtë të kenë akses në anije, të intervistojnë kapitenin, ekuipazhin dhe personat e tjerë të përfshirë, si dhe të marrin prova materiale.

3. Kjo rregullore nuk do të zbatohet në rastet e aksidenteve/incidenteve në fushën e transportit detar, që përfshijnë:

a) anijet ushtarake dhe mjetet lundruese që transportojnë trupa ushtarak dhe anije të tjera që zotërohen ose drejtohen dhe përdoren vetëm nga shërbime qeveritare jotregtare;

b) anijet që nuk tërhiqen me mjete mekanike, anijet prej druri të konstruksionit primitiv, jahtet dhe mjetet lundruese për qëllime argëtimi ose turistike që nuk merren me tregti, përveç rasteve kur ata janë apo do të kenë ekuipazh dhe transportojnë më shumë se 12 pasagjerë për qëllime tregtare;

c) anijet që operojnë në ujërat e brendshme;

d) anijet e peshkimit me gjatësi deri në 15 metra;

e) njësi fikse shpimi në det.

Neni 4

Përkufizime

1. Për qëllimet e kësaj rregulloreje:

Kodi IMO për Hetimin e Aksidenteve - do të thotë Kodi për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve, i bashkangjitur rezolutës A.849(20), të Asamblesë së IMO-s, në 27 nëntor 1997, në versionin e tij të përditësuar.

2. Termat e mëposhtëm duhet të kuptohen në përputhje me përkufizimet e përfshira në Kodin



IMO për Hetimin e Aksidenteve/Incidenteve Detare:

- a) aksident detar;
- b) aksident shumë i rëndë detar;
- c) incident detar;
- d) hetim mbi sigurinë e një aksidenti apo incidenti detar;
- e) shteti kryesues i hetimit;
- f) shteti i interesuar.

3. Aksident i rëndë - duhet të kuptohet në përputhje me përkufizimin e përditësuar të përfshirë në Qarkoren MSC-MEPC.3/Circ. 3, të Komitetit të IMO-s për Sigurinë Detare dhe Komitetit për Mbrojtjen e Mjedisit Detar, të 18 dhjetorit 2008.

4. Udhëzimet e IMO-s mbi trajtimin e drejtë të marinarëve në rast të një aksidenti detar - nënkupton udhëzimet që përmbledhen në rezolutën A.987 (24), të Asamblesë së IMO-s, të datës 1 dhjetor 2005, dhe të miratuara nga Grupi Kryesues i Organizatës Ndërkombëtare Të Punës në sesionin e 296, mbajtur nga 12 deri në 16 qershor 2006.

5. Termat “*ro-ro tragel*” dhe “mjet lundrues me shpejtësi të lartë” duhet të kuptohen në përputhje me përkufizimet e përfshira në Kodin Detar.

6. Regjistruesi i të dhënave të Lundrimit (më poshtë i referuar si “VDR”) - do të kuptohet në përputhje me përkufizimin e përfshirë në rezolutën A.861 (20), të Asamblesë së IMO-s dhe rezolutën MSC.163 (78) të Komitetit për Sigurinë Detare të IMO-s.

7. Rekomandimet për Sigurinë - do të thotë çdo propozim i bërë, duke përfshirë qëllimet e regjistrimit dhe kontrollit, nga:

- a) organi hetues i shtetit që e kryen ose e kryeson hetimin për sigurinë mbi bazën e informacionit të përftuar nga hetimi; ose ku është e mundur;
- b) veprimi në bazë të analizimit të të dhënave të përmbledhura dhe rezultateve të nxjerra nga hetimi për sigurinë.

Neni 5

Statusi juridik i investigimit

1. Investigimi për qëllime të kësaj rregulloreje do të jetë i ndarë dhe i pavarur nga çdo hetim me natyrë penale, civile, disiplinore ose administrative, që ka nisur apo mund të kryhet nga organe të tjera ose subjekte private.

2. AKIAIHD-ja dhe njësitë organizative përgjegjëse për investigimin nuk kërkojnë dhe nuk marrin udhëzime gjatë kryerjes së investigimit, dhe kanë autoritet të plotë për kryerjen e detyrës.

3. Një investigim, i nisur ose jo, nuk mund të përjashtohet, pezullohet apo vonohet në mënyrë të padrejtë për shkak të këtij investigimi.

4. Nuk do të jetë qëllim i investigimit për t’u përmbajtur një raportimi të plotë të faktorëve shkakësorë të një aksidenti/incidentit në fushën e transportit detar, por deri në masën që faji ose përgjegjësia të mos nxirren nga gjetjet e investigimit.

5. Kur një aksident/incident në fushën e transportit detar ndodh brenda territorit, sipas nenit 2, pika 1.b të kësaj rregulloreje, AKIAIHD-ja në investigimin e shkakut të aksidentit/incidentit në fushën e transportit detar që mund të shkaktojë një rrezik për jetën ose mjedisin, ose në një farë mënyre të ndikojë në shtetin bregdetar, ka të drejtë të përfshijë autoritetet e kërkim-shpëtimit dhe gjithashtu duhet t’u mundësohet akses nëpunësve të qeverisë, oficerëve të rojës bregdetare, operatorëve të shërbimit të trafikut të anijeve, pilotëve dhe personelit tjetër detar të Autoritetit Shtetëror thelbësisht të interesuar, sipas marrëveshjeve të bëra në përputhje me nenin 8, pika 3, kreu II të kësaj rregulloreje.

Neni 6

Detyrimi për të investiguar

1. Një investigim i sigurisë detare nga ana e AKIAIHD-së do të kryhet për çdo aksident/incident shumë të rëndë detar, që:

- a) përfshin një anije që mban flamurin e saj, pavarësisht ku ndodh aksidenti/incidenti;
- b) ndodh brenda detit të tij territorial dhe ujërave të brendshme, siç përcaktohet në nenin 2, pika 1.b të kësaj rregulloreje, pavarësisht nga flamuri i anijeve të përfshira në aksident/incident;
- c) përfshin një interes thelbësor të Republikës së Shqipërisë, pavarësisht nga vendndodhja e aksidentit/incidentit dhe nga flamuri i anijes të përfshirë.

2. AKIAIHD-ja duhet të kryejë një investigim për çdo aksident/incident që ka sjellë një efekt të madh e të dëmshëm në mjedis dhe kur gjykon se një investigim i tillë mund të ndihmojë në



përcaktimin se çfarë ndryshimesh në këtë rregullore mund të jenë të dëshirueshme.

3. Në vendimet e përmendura në nënparagrafët e mësipërm të këtij neni, AKIAIHD-ja do të marrë parasysh seriozitetin e aksidentit/incidentit në fushën e transportit detar, llojin e anijes dhe/ose ngarkesës së përfshirë, ndikimin mjedisor dhe potencialin që gjetjet e investigimit të sigurisë të çojnë në parandalimin e aksidenteve/incidenteve të ardhshme.

4. Fusha e zbatimit dhe masat praktike për kryerjen e investigimit do të përcaktohen nga njësitë organizative përgjegjëse për investigimin të autoritetit drejtues të investigimit në bashkëpunim me njësitë organizative përgjegjëse për investigimin, të autoritetit tjetër thelbësisht të interesuar, në atë mënyrë që i duket më e favorshme për arritjen e objektivit të kësaj rregulloreje dhe me synimin për të parandaluar aksidentet/incidentet e ardhshme.

5. AKIAIHD-ja duhet të kryejë investigim nga ana e ose përmes një apo disa personave posaçërisht të kualifikuar në raste aksidentesh/incidentesh në det të hapur.

Një investigim sigurie duhet të fillojë sa më shpejt që të jetë e mundur pasi të ndodhë aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar dhe, në çdo rast, jo më vonë se dy muaj pas ndodhjes së tij.

Neni 7

Detyrimi për njoftim

1. Kur ndodh një aksident/incident në fushën e transportit detar, kapiteni i anijes, agjenti detar, Kapitenaria e Portit dhe çdo autoritet tjetër ose subjekt i tretë që ka dijeni, janë të detyruar të njoftojnë menjëherë AKIAIHD-në, duke specifikuar sa të jetë e mundur:

- a) emrin e anijes;
- b) numrin IMO;
- c) flamurin e regjistrimit;
- d) vendin ku ndodhet anija;
- e) rrethanat në të cilat ndodhi ngjarja dhe shkaqet.

Neni 8

Njoftimi për autoritetet e tjera të interesuara

1. Kur ndodh një aksident/incident në fushën e transporti detar brenda territorit, sipas nenit 2, pika

1.b, të kësaj rregulloreje, AKIAIHD-ja dhe shteti i flamurit duhet të njoftojnë njëri-tjetrin dhe ndërmjet tyre të njoftojnë autoritetet e tjera thelbësisht të interesuara sa më shpejt që të jetë e mundur në mënyrë të arsyeshme.

2. Kur një aksident/incident në fushën e transportit detar ndodh në det të hapur ose në një zonë ekonomike ekskluzive, shteti i flamurit të një anijeje(ve) të përfshirë, duhet të njoftojë autoritetet e tjera të interesuara sa më shpejt që të jetë e mundur praktikisht.

3. Njoftimi nuk do të vonohet për shkak të mungesës së informacionit të plotë.

4. Njoftimi, sipas këtij neni, duhet të përmbajë, sa më shumë të jetë e mundur, informacionin vijues aq sa është siguruar:

- a) emrin e anijes dhe shteti i flamurit të saj;
- b) numrin e IMO-s;
- c) natyrën e aksidentit detar;
- d) vendndodhjen e aksidentit detar;
- e) koha dhe data e aksidentit detar;
- f) numrin e personave të lënduar rëndë ose të vrarë;
- g) pasojat e aksidentit detar për individët, pronën dhe mjedisin;
- h) identifikimin e çdo anijeje tjetër të përfshirë.

Neni 9

Drejtimi dhe bashkëpunimi me autoritet e tjera

1. AKIAIHD-ja koordinon në nivelin e nevojshëm aktivitetin e investigimit me njësitë organizative përgjegjëse për investigimin të autoriteteve të tjera thelbësisht të interesuara, për arritjen e qëllimeve të investigimit me standardet më të larta.

2. Çdo aksident/incident në fushën e transportit detar i nënshtrohet investigimit të kryer nga një autoritet investigues kompetent, megjithatë si rezultat i një negociate me autoritetin tjetër thelbësisht të interesuar mund të vendoset që investigimi tërësor ose detyra të caktuara të kryhen së bashku nën drejtimin e autoriteteve investiguese të cilat duhet të dakordësojnë në një kohë të shpejtë çështjet mbi procedurat që do të ndiqen. Autoriteti tjetër thelbësisht i interesuar do të ketë të drejta dhe akses të barabartë ndaj dëshmitarëve dhe provave si autoriteti që drejton investigimin.



3. Pjesëmarrja duhet të përfshijë lejimin e përfaqësuesve të shtetit thelbësisht të interesuar në:

- a) intervistimin e dëshmitarëve;
- b) vëzhgojnë dhe shqyrtojnë provat dhe bëjnë kopje të dokumenteve;
- c) bëjnë parashtrës në lidhje me provat, komentojnë dhe pasqyrojnë siç duhet pikëpamjet e tyre në raportin përfundimtar; dhe
- d) pajisen me draftin dhe raportet përfundimtare në lidhje me hetimin e sigurisë detare.

3.1 Gjithashtu, në rast mosmarrëveshjeje, autoriteti tjetër ka të drejtë të kërkojë që këndvështrimi i tij të merret në konsideratë nga autoriteti që drejton investigimin.

3.2 Megjithatë, në rast se investigimi nuk fillon ose ka një dallim të konsiderueshëm opinionesh, kryetari i AKIAIHD-së mund të vendosë që aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar të hetohen prej tij.

4. Duke ruajtur të drejtën e investigimit të pavarur, në rast aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar brenda territorit, sipas nenit 2, pika 1.b të kësaj rregulloreje, AKIAIHD-ja dhe autoriteti tjetër thelbësisht i interesuar do të negociojnë në kohë të shpejtë për një marrëveshje të përbashkët i cili do jetë autoriteti drejtues i investigimit.

5. Duke ruajtur të drejtën e investigimit të pavarur, në rast aksidenti ose incidenti detar në det të hapur ose në zonën ekonomike ekskluzive që përfshin më shumë se një shtet të flamurit, autoritetet do të negociojnë në kohë të shpejtë për një marrëveshje të përbashkët se cili do të jetë autoriteti drejtues i investigimit.

6. Autoritetet investiguese të interesuara, bazuar në legjislacionin e zbatueshëm, mund të vendosin që drejtimi i investigimit ose detyra të caktuara të kryhen nga një autoritet tjetër.

7. Përpara arritjes së një marrëveshjeje me negociatë ose nëse një marrëveshje e tillë nuk është arritur autoriteti investigues qëndron përgjegjës për investigimin e sigurisë detare.

8. Kur një traget (*ro-ro ferry*) ose mjet pasagjerësh me shpejtësi të lartë përfshihet në një aksident/incident detar, procedura e investigimit të sigurisë do të nisë nga autoriteti në detin territorial ose ujërat e brendshme të të cilit, siç përcaktohet në UNCLOS (Konventa e Kombeve të Bashkuara për të Drejtën e Detit), ndodh aksidenti/incidenti ose

nëse ndodh në ujëra të tjera, nga autoriteti i fundit i shtetit tjetër i vizituar nga ai trageti ose mjet lundrues. Ky autoritet i shtetit tjetër do të jetë përgjegjës për investigimin dhe koordinimin me autoritetet e tjera thelbësisht të interesuara derisa të bihet dakord reciprokisht se cili prej tyre do të jetë autoriteti drejtues i investigimit.

Neni 10

Faktorët që duhen marrë parasysh kur synohet marrëveshje sipas nenit 8

1. Kur shteti(et) e flamurit, një shtet bregdetar (nëse është i përfshirë) ose shtet tjetër thelbësisht i interesuar po synojnë të arrijnë marrëveshje, në përputhje me nenin 8, se cili autoritet i shtetit apo shteteve do të jenë autoriteti investigues i sigurisë detare, duhet të merren parasysh faktorët e mëposhtëm:

a) nëse aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar ka ndodhur në territorin, duke përfshirë detin territorial, të një shteti;

b) nëse anija(et) e përfshirë në një aksident/incident në fushën e transportit detar që ndodh në det të hapur, ose në zonën ekskluzive ekonomike, lundrojnë më pas në detin territorial të një shteti;

c) burimet dhe angazhimin e kërkuar nga shteti i flamurit dhe shtetet e tjera të interesuara në thelb;

d) fushëveprimin e mundshëm të investigimit të sigurisë detare dhe aftësinë e shtetit të flamurit ose të një shteti tjetër thelbësisht të interesuar për të përmbushur atë fushë;

e) nevojën e investiguesit(ve) që kryejnë një investigim të sigurisë detare për të pasur akses në prova dhe për të marrë në konsideratë shtetin ose shtetet më mirë të vendosura për të lehtësuar aksesin në prova;

f) çdo efekt negativ të perceptuar ose aktual të aksidentit/incidentit detar në shtetet e tjera;

g) kombësia e ekuipazhit, pasagjerëve dhe personave të tjerë të prekur nga aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar.

Neni 11

Investigimi paralel

Investigimi paralel ndërmjet autoriteteve për të njëjtin aksident/incident në fushën e transportit detar do të kufizohet rreptësisht në raste



përjashtimore. Autoritetet që kryejnë investigime paralele duhet të bashkëpunojnë me njëri-tjetrin dhe në veçanti, njësitë organizative përgjegjëse për investigimin të përfshira, duhet të shkëmbejnë çdo informacion përkatës të mbledhur gjatë investigimit të tyre, të shkurtojnë kohën e investigimit, të shmangin deklaratat kontradiktore të dëshmitarëve dhe aksesin në prova, për të arritur sa më shpejt në përfundime të përbashkëta. Palët do të njoftojnë autoritetin përgjegjës të Bashkimit Evropian.

Neni 12

Korniza e bashkëpunimit institucional

1. AKIAIHD-ja do të jetë në bashkëpunim të përhershëm dhe të ngushtë me autoritetet e tjera investiguese duke u mundësuar edhe trupave të investigimit të autoritetit(ve) thelbësisht të interesuara të bashkëpunojnë në një nivel të gjerë për arritjen e objektivave të kësaj rregulloreje.

2. Brenda kuadrit permanent dhe të ngushtë të bashkëpunimit me shtetet thelbësisht të interesuara, AKIAIHD-ja do të synojë, në veçanti, praktikën më të mira të bashkëpunimit me qëllimin që të:

a) mundësojë shpërndarjen e instalacioneve, objekteve dhe pajisjeve për investigimin teknik të mjetëve dhe pajisjeve të anijes, dhe objekteve të tjera të rëndësishme për investigimin e sigurisë, duke përfshirë nxjerrjen dhe vlerësimin e informacionit nga VDR-ja dhe pajisje të tjera elektronike;

b) t'i ofrojnë njëri-tjetrit bashkëpunimin teknik ose ekspertizën e nevojshme për të ndërmarrë detyra specifike;

c) të marrë dhe të ndajë informacione të rëndësishme për analizimin e të dhënave të aksidenteve/incidenteve dhe dhënien e rekomandimeve të duhura të sigurisë në nivel të Bashkimit Evropian;

d) të hartojë parime të përbashkëta për ndjekjen e rekomandimeve të sigurisë dhe përshtatjen e metodave investiguese për zhvillimin e progresit teknik dhe shkencor;

e) të menaxhojë siç duhet sinjalizimet paraprake kur mendon se nevojitet veprim urgjent;

ë) të vendos rregullat e konfidencialitetit për shpërndarjen e dëshmive të dëshmitarëve dhe përpunimin e të dhënave dhe të shënimeve duke përfshirë marrëdhëniet me vendet/palët e treta;

f) të organizojë ku dhe kur është e përshtatshme aktivitete trajnimi përkatëse për investiguesit;

g) të nxisë bashkëpunimin me autoritetin(et) thelbësisht të interesuara dhe me organizatat ndërkombëtare të investigimit të aksidenteve / incidenteve në fushën e transportit detar;

gj) t'u sigurojë trupave investiguese që kryejnë investigime sigurie çdo informacion përkatës.

Neni 13

Kostot e investigimit

1. Kur investigimet e sigurisë përfshijnë dy ose më shumë autoritete, aktivitetet përkatëse do të jenë pa pagesë.

2. Kur i kërkohet asistencë një autoriteti të tretë që nuk është i përfshirë në investigimin e sigurisë, sipas nenit 8, pika 5 të kësaj rregulloreje, autoriteti(et) do të bien dakord për rimbursimin e kostove të kryera.

Neni 14

Parimet e investigimit të aksidenteve/incidenteve detare

1. Investigimi i sigurisë ndjek qëllimin e parandalimit dhe reduktimit të aksidenteve/incidenteve të ardhshme në fushën e transporti detar, duke përfshirë reduktimin e pasojave të rënda si humbja e jetëve, mbytja e anijes dhe ndotja e mjedisit detar.

2. Mbështetur në parimin e pikës 1 të këtij neni, trupa investiguese duhet të ndjekë një metodologji të qartë investigimi për të identifikuar shkaqet dhe faktorët që shkaktuan aksidentin/incidentin në fushën e transporti detar, duke investiguar përtej fakteve dhe provave të menjëhershme ashtu dhe dështimet, dhe identifikimin e kushteve thelbësore në të gjithë zinxhirin, të cilat mund të shkaktojnë këto dukuri në të ardhmen.

3. AKIAIHD-ja merr parasysh rekomandimet ose instrumentet e rëndësishme për kryerjen e një investigimi të sigurisë detare të publikuara nga Organizata Ndërkombëtare e Punës.

4. AKIAIHD-ja merr parasysh procedurat e menaxhimit të sigurisë dhe politikën e sigurisë së operatorit të një anijeje në kuptim të Kodit ISM.



Neni 15

Gatishmëria operacionale

1. AKIAIHD-ja do të ruajë gatishmërinë dhe do të planifikojë paraprakisht për të siguruar që vonesat e panevojshme, pas njoftimit dhe gjatë fillimit të çdo investigimi, të mos ndodhin si rezultat i mungesës së informacionit përkatës.

Një plan i tillë gatishmërie duhet të sigurojë që burimet dhe procedurat janë, për aq sa është e mundur, menjëherë në dispozicion për të përmbushur kërkesat, duke përfshirë investigues të mjaftueshëm të kualifikuar dhe çdo koordinim të nevojshëm, në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar, për të mundësuar që veprimet fillestare për gatishmërinë ose njohuritë të ndërmerren menjëherë pas njoftimit të parë të një aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar.

2. Marrëveshjet do të realizohen për të siguruar marrjen e menjëhershme të njoftimeve të aksidenteve/incidenteve në fushën e transportit detar nga trupa investiguese e aksidentit në baza njëzet e katër orëshe.

Neni 16

Vlerësimi fillestar dhe reagimi

1. Me marrjen e njoftimit, AKIAIHD-ja duhet të vlerësojë situatën. Vlerësimi fillestar është shumë i rëndësishëm për të mbledhur një panoramë sa më shpejt të jetë e mundur, për të minimizuar humbjen e mundshme të provave dhe për të përcaktuar fushën e informacionit të kërkuar për të vendosur mbi veprimin e duhur.

2. Ky vlerësim, sipas pikës 1 më sipër, përfshin, për aq sa është e mundur, një kuptim në:

- ngjarjet e përgjithshme;
- afatet kyçe;
- personeli i përfshirë; dhe
- kategoria e ngjarjes.

Ndër të tjera mund të merren parasysh edhe për sa vijon për të vendosur se cilat aksidente/incidente në fushën e transportit detar jo shumë serioze do të hetohen:

- vlera e mundshme e sigurisë që mund të arrihet duke e kryer një investigim;
- profili publik i aksidentit;
- nëse aksidenti është pjesë e një tendence të identifikueshme;
- pasojat e mundshme të aksidentit/incidentit;

- shtrirja e burimeve të disponueshme dhe të parashikuara për të qenë të disponueshme në rast të mbivendosjes së prioritetëve dhe shtrirja e çdo ngërçi investigues;

- çdo rrezik që lidhet me mosinvestigimin;
- lëndime serioze që ndodhin në bord për ekuipazhin dhe/ose pasagjerët;
- ndotja e zonave të ndjeshme ndaj mjedisit;
- anijet i nënshtrohen dëmtimeve të konsiderueshme strukturore;
- aksidente që pengojnë ose kanë potencialin të ndërpresin operacionet kryesore të portuale.

3. Pas marrjes së një vendimi për hetimin e një aksidenti të rëndë ose një aksidenti/incidenti tjetër në fushën e transportit detar, sipas nenit 5 të kësaj rregulloreje, investigimi zakonisht duhet të kryhet me të njëjtën shpejtësi si ai për një aksident shumë të rëndë.

Kur do të kryhet një investigim, njësitë organizative të investigimit do të ndërmarrin veprime të menjëhershme, për aq sa është e mundur, për të siguruar ruajtjen e provave, koordinimin me palët e tjera thelbësisht të interesuara dhe caktimin e një shteti kryesues të investigimit.

Neni 17

Metodat, mjetet, masat dhe administrimi i provave

1. Njësitë organizative të investigimit do të investigojnë të gjitha faktet dhe do të vlerësojnë të gjitha rrethanat e nevojshme për zbardhjen e aksidentit/incidentit detar. Njësia investiguese përcakton në mënyrë të pavarur llojin, qëllimin dhe shtrirjen e investigimit, dhe zhvillon një strategji për drejtimin dhe kohën e investigimit.

2. Një investigim i sigurisë detare nuk duhet të vonojë në mënyrë të panevojshme një anije për mbledhjen e provave prej saj ose të largojë dokumentet ose pajisjet origjinale, përveç rasteve kur kjo është thelbësore për qëllimet e investigimit të sigurisë detare.

3. Në përputhje me klauzolat e konfidencialitetit, investiguesi(t) që kryejnë një investigim të sigurisë detare duhet të sigurojnë të dhënat e intervistave dhe provat e tjera të mbledhura gjatë një investigimi të sigurisë detare në një mënyrë që parandalon aksesin e personave që nuk e kërkojnë atë për qëllime të investigimit.



4. Procedura që do të ndiqet nga investiguesi(t) duhet të jetë e mjaftueshme për të eliminuar pasigurinë dhe paqartësinë në masën maksimale të mundshme dhe kështu të mundësojë që të bëhen vlerësime të forta logjike të asaj që çoi në aksidentin/incidentin në fushën e transportit detar.

5. Një nga veprimet e para është këqyrja e vendit dhe inspektimi i vendit ku mund të kenë ardhur pasoja të tjera, i cili është një veprim i rëndësishëm që shërben për të kuptuar dhe sqaruar rrethanat që janë të rëndësishme për mekanizimin e ngjarjes së ndodhur dhe faktorë të tjerë ndikues nga të gjitha fushat.

Nga këqyrja dhe inspektimi i vendit do të synohet:

- a) të krijohet një ide e qartë për rrethanat dhe faktorët e tjerë që mund të ndikojnë në ngjarje;
- b) të zbulojnë, sistemojnë dhe ruajnë provat;
- c) mbi këtë bazë të krijojë një kuadër të plotë rrethanash dhe faktorësh ndikues;
- d) të përcaktojë personat që duhet të dëshmojnë dhe të administrojë provat përkatëse;
- e) në raste urgjente dhe/ose ekziston rreziku që disa prova të humbasin ose të mos jenë më të aksesueshme të kryejnë sigurimin e provës(ave).

5.1 Kur nuk ka qenë e mundur të fiksohet vendi, do të merren masa, kur është e mundur, për të marrë dokumentacionin e duhur të vendit të ngjarjes, për shembull: me fotografi, regjistrime audio-vizuale, skica ose çdo mjet tjetër në dispozicion me qëllim të mbledhjes së provave të rëndësishme dhe ndoshta rikrijimi i rrethanave në një fazë të mëvonshme.

6. Çështje të rëndësishme që duhen adresuar gjatë këqyrjes dhe inspektimit:

- Ku ka ndodhur aksidenti/incidenti në fushën e transportit detar dhe ku është vendi ku mund të kenë ardhur pasoja të tjera?
- Kur ndodhi?
- Cilat janë rrethanat?
- Cilat janë shkaqet dhe cilët faktorë të tjerë mund të kenë ndikuar?
- Cilat janë pasojat?
- Cilat janë provat materiale, elektronike që do të mblihen dhe personat që mund të dëshmojnë?

7. Masat e grumbullimit të provave përfshijnë:

a) ruajtjen e të gjitha informacioneve nga grafikët, regjistrat, regjistrimet elektronike dhe magnetike dhe kasetat video, duke përfshirë informacionin nga VDR-ja dhe pajisje të tjera

elektronike në lidhje me periudhën para, gjatë dhe pas një aksidenti/incidenti;

b) të parandalojnë mbishkrimin ose ndryshimin tjetër të një informacioni të tillë;

c) të parandalojnë ndërhyrjen me çdo pajisje tjetër që mund të konsiderohet në mënyrë të arsyeshme e rëndësishme për investigimin e sigurisë së aksidentit/incidentit;

d) të mbledhë dhe të ruajë të gjitha provat në mënyrë të shpejtë për qëllimet e investigimit të sigurisë.

8. Njësitë organizative të investigimit të autoritetit(eve) thelbësisht të interesuara duhet t'i ofrojnë mbështetje autoritetit kryesor investigues, në kohën e duhur, në masën e mundshme.

9. Njësitë organizative të investigimit do të emërojnë një investigator për të kryer investigimin, për të vendosur burimet e duhura dhe për të filluar mbledhjen e provave sa më shpejt të jetë e mundur, pasi cilësia e provave, veçanërisht duke u mbështetur në saktësinë e kujtesës njerëzore, mund të përkeqësohet me shpejtësi në kohë dhe gjithashtu në njohjen që çdo anije e përfshirë në një aksident/incident në fushën e transportit detar nuk duhet të vonohet më shumë se sa është absolutisht e nevojshme nga nevoja për të mbledhur prova. Investiguesit duhet të bëjnë kopje të dokumenteve aty ku është e mundur.

10. Gjatë fazës fillestare të çdo investigimi, investiguesit do të mbledhin sa më shumë nga provat përkatëse të jetë e mundur që mund të ndihmojnë në kuptimin e aksidentit/incidentit dhe përcaktimin e shkaqeve të tij, duke mbajtur parasysh gjerësinë e mundshme të çdo investigimi.

11. Përveç asaj të fituar gjatë fazës fillestare të njoftimit, investiguesit duhet të marrin informacionin e duhur të sfondit dhe referencës. Këtu mund të përfshihen prova ose të dhëna të kërkuara nga çdo sistem monitorimi, nga kontrolli i sistemit të trafikut, nga administrata detare, nga shërbimet e shpëtimit, nga kompania e transportit detar dhe anija e aksidentuar.

12. Kur është e përshtatshme, organi investigues do të kërkojë bazat e të dhënave, duke përfshirë atë të Platformës Evropiane të Informacionit për Aksidentet Detare dhe burime të tjera informacioni për të ndihmuar në identifikimin e çështjeve të mundshme të sigurisë që mund të jenë të rëndësishme për aksidentin/incidentin në fushën e transportit detar nën investigim.



13. Kur është e pajisur me VDR (regjistruesi i të dhënave të udhëtimit), investiguesit duhet të bëjnë çdo përpjekje për të marrë dhe ruajtur informacionin e regjistruar në të. Në veçanti, ata do të ndërmarrin veprime të hershme për të siguruar që VDR-ja të “ruhet” për të parandaluar mbishkrimin e tij. Ata gjithashtu do të bëjnë çdo përpjekje për të marrë çdo informacion përkatës nga burime elektronike, si në anije ashtu edhe në breg. Ata do të shqyrtojnë, sipas radhës që e shohin të përshtatshme, çdo dokument, procedurë dhe regjistrim të disponueshëm, përkatës.

14. Intervistat kryhen me të gjithë dëshmitarët në dispozicion që konsiderohen nga njësitë organizative të investigimit si relevant. Investiguesit duhet të identifikojnë se cilët dëshmitarë dëshirojnë të intervistojnë fillimisht dhe të zhvillojnë një plan intervistimi. Ky plan, ndër të tjera, do të marrë parasysh lodhjen (si të dëshmitarit ashtu edhe të investiguesit), brishtësinë e provave njerëzore dhe lëvizjet e synuara të dëshmitarëve të mundshëm.

Dëshmitarët e mundshëm mund të përfshijnë, ndër të tjera:

- personat e përfshirë drejtpërdrejt në aksidentin/incidentin në fushën e transportit detar dhe pasojat e tij;
- dëshmitarët okularë të aksidentit/incidentit në fushën e transportit detar;
- personeli i reagimit emergjent;
- personeli i kompanisë, zyrtarët e portit, projektuesit, ekspertët teknikë të personelit të riparimit.

Nëse nuk është e mundur të komunikohet drejtpërdrejt me disa dëshmitarë, njësitë organizative të investigimit do të ndërmarrin hapa për të siguruar provat me mjete të tjera.

Provat mund të merren prej tyre nëpërmjet intervistave telefonike ose duke kërkuar nga investiguesit e tjerë të trajnuar për sigurinë që të kryejnë intervistën në emër të autoritetit kryesues investigues. Në rastin e fundit, personi që kryen intervistën do të duhet të informohet me kujdes nga investiguesi që kryen investigimin. Shumë dëshmitarë kryesorë mund të kenë nevojë të riintervistohen ndoshta më shumë se një herë.

15. Faktorët njerëzorë përbëjnë një pjesë integrale të shumicës së investigimeve. Informacioni do të verifikohet sa herë që është e mundur. Deklaratat e bëra nga dëshmitarë të ndryshëm mund të bien ndesh dhe mund të

nevojiten prova të tjera mbështetëse. Suksesi i investigimit të faktorëve njerëzorë varet kryesisht nga lloji dhe cilësia e informacionit të mbledhur dhe për t'u siguruar që të gjitha faktet relevante janë të zbuluara dhe duke qenë se nuk ka dy dukuri të njëjta, duhet të adresohen pyetjet e gjera “kush”, “çfarë”, do të pyeten “kur”, “si” dhe “pse”. Si rregull, investiguesi duhet të jetë tepër gjithëpërfshirës në mbledhjen e informacionit fillimisht dhe të lërë mënjatë të dhënat e tepërta gjatë zhvillimit të investigimit.

16. Nëse është e nevojshme, organi i investigimit do të duhet të sigurojë disa prova fizike në veçanti për të marrë një ekzaminim shkencor, inspektim ose testim në breg. Nga trupa investiguese duhet mbajtur parasysh se në këto raste kalimi i kohës mund të dëmtojë provat e disponueshme dhe për rrjedhojë të vazhdohet me marrjen e tyre sa më shpejt të jetë e nevojshme. Përpara heqjes, këto dëshmi duhet të fotografohen nëse është e mundur në vend. Heqja dhe ruajtja e tyre do të bëhet me të gjitha masat e duhura për të shmangur ndikimin në ekzaminimin e tyre.

17. Nëse ato duket se janë të rëndësishme për ndodhinë si pjesë e investigimit të tyre, trupave investiguese mund t'u duhet të kryejnë ose të urdhërojnë ekzaminimin e specializuar, veçanërisht ekzaminimin teknik të anijes dhe të sistemeve, dhe pajisjeve të ndryshme në bord, nëse është e nevojshme, nga ekspertët e duhur.

18. Gjatë mbledhjes së provave, organet hetimore do të përpiqen të identifikojnë çdo provë që mund të mungojë.

Neni 18

Analiza

1. Pas mbledhjes së provave dhe të dhënave shtesë të lidhura me to, njësitë organizative të investigimit të AKIAIHD-së, në bashkëpunim me autoritete të tjera thelbësisht të interesuara sipas rastit, do t'i analizojnë ato me qëllim identifikimin e faktorëve shkakësorë e kontribues dhe për të analizuar të gjitha versionet e mundshme. Në këtë drejtim, investiguesit do të marrin parasysh vlerën e ndryshueshme të provave që ata kanë mbledhur dhe do të marrin në konsideratë mënyrën më të mirë për të zgjidhur çdo paqartësi apo konflikt provash.



2. Në parim investigimet e sigurisë duhet të shërbejnë si një mjet për të identifikuar jo vetëm faktorët shkakësorë të menjëhershëm, por edhe kushtet që mund të jenë të pranishme në të gjithë procesin operacional. Për të arritur këtë, analiza e provave të mbledhura duhet të jetë e plotë dhe përsëritëse.

3. Nëse një boshllëk informacioni nuk mund të zgjidhet dhe plotësohet me analizë logjike dhe supozime të arsyeshme, këto analiza dhe supozime duhet të bëhen të qarta në formulimin e raportit. Një mjet i dobishëm në këtë proces mund të jetë identifikimi i të gjitha opsioneve dhe reduktimi i tyre analitik për të arritur hipotezat më të mundshme.

Neni 19 Përditësimi

AKIAIHD-ja do të përpikët të përcaktojë detajet e veprimeve të ndërmarra në përgjigje të rekomandimeve të sigurisë.

Neni 20 Rihapja e një hetimi

1. Në rast se AKIAIHD-ja ka përfunduar një investigim për sigurinë detare, duhet të rishqyrtojë

gjetjet e saj dhe të konsiderojë rihapjen e investigimit kur paraqiten prova të reja, të cilat mund të ndryshojnë materialisht analizën dhe përfundimet e arritura.

2. Kur prova të reja të rëndësishme në lidhje me ndonjë aksident/incident në fushën e transportit detar i paraqiten AKIAIHD-së, që ka përfunduar një investigim të sigurisë detare, provat duhet të vlerësohen plotësisht dhe t'u referohen autoriteteve të tjera thelbësisht të interesuara për informacionin e duhur.

Neni 21 Sanksionet

Për shkeljet e dispozitave të kësaj rregulloreje, aplikohen gjoja dhe sanksione në përputhje me legjislacionin në fushën e transportit detar dhe të kundërvajtjeve administrative në Republikën e Shqipërisë.

Neni 22 Hyrja në fuqi

Kjo rregullore hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ANEKS 1

LLOJET E AKSIDENTEVE DHE INCIDENTEVE TË CILAT DUHET T'I NJOFTOHEN AKIAIHD-së MENJËHERË DHE ME MJETET MË TË SHPEJTA NË DISPOZICION

1.1 Një aksident që rezulton me vdekjen e një personi ose lëndimin e rëndë të dy ose më shumë personave të linjave hekurudhore elektrike

Njoftohet	Nuk njoftohet
Një aksident, që përfshin mjetet hekurudhore në lëvizje ose që lidhet drejtpërdrejt me funksionimin e një treni (i cili nuk është një aksident kalimi në nivel), i cili rezulton në: - vdekjen e një personi; Shembull 1. Një tren pasagjerësh godet pjesën e pasme të një treni të ndaluar. Drejtuesi i trenit të pasagjerëve ka humbur jetën dhe gjashtë pasagjerë kanë marrë lëndime, si pasojë e të cilave janë dërguar në spital. Shembull 2. Makinisti vdes nga goditja elektrike pasi ka prekur linjën elektrike të hekurudhës gjatë inspektimit të trenit; ose - lëndim i rëndë i dy ose më shumë personave, duke përfshirë vdekjet ose lëndimet e shumta serioze. Shembull 3. Një tren gjatë ecjes godet një shtyllë skele e	Vdekje ose lëndim i rëndë: - i një personi ose i personelit të një operatori hekurudhor, si rezultat i një aksidenti që nuk përfshin lëvizjen e mjeteve hekurudhore. Shembull 1. Një pasagjer i moshuar bie nga një shkallë lëvizëse mbi një person tjetër. Të dy personat pësojnë thyerje të gjymtyrëve (nuk përfshihet treni në lëvizje). Shembull 2. Një punonjës i mirëmbajtjes bie në kontakt me korrentin e përcjellësit hekurudhor dhe vdes nga goditja elektrike (asnjë tren i përfshirë). Shembull 3. Gjatë kryerjes së një aktiviteti pune, një punonjës i mirëmbajtjes bie nga platforma e një mjeti hekurudhor të ndaluar: - të një personi, si rezultat (sipas mendimit të operatorit që njofton ngjarjen) të:



cila është shkëputur nga një strukturë ngjitur me hekurudhën, duke rezultuar në një lëndim të rëndë të pasagjerëve: - si pasojë e daljes nga shinat ose përplasjes; - për këmbësorët në rrugë; - si pasojë e goditjes elektrike nga një tren gjatë ecjes. Shembull 4. Linja ajrore prishet kur pantografi ngrihet duke shkaktuar lëndim fatal: - për pasagjerët që bien nën ose anash trenave në lëvizje; - për personelin hekurudhor që goditet nga një tren në ecje.	- vetëvrasjes; - tentativës për vetëvrasje; - shkeljes së qëllimshme; - sulmit; - shkaqeve natyrore. Shembull 4. Dy të rinj kanë shkelur linjën hekurudhore dhe po bëjnë mbishkrime në murin e argjinaturës. Ata janë goditur nga një tren. Shembull 5. Një pasagjer sëmuret dhe vdes për shkak natyror ndërsa është në një tren në lëvizje. Shembull 6. Një person goditet nga një tren ndërsa është në trasenë hekurudhore pa autorizim (shkelje e qëllimshme).
---	--

1.2 Një aksident në një kalim në nivel që përfshin mjetet hekurudhore dhe rezulton me vdekjen e një personi ose lëndim të rëndë të një personi

Njoftohet	Nuk njoftohet
Një aksident në një kalim të nivelit që përfshin një tren, dhe - një automjet; ose - një çiklist; ose - një këmbësor; duke rezultuar në - vdekja e një personi; ose - lëndim i rëndë i një personi; Shembull 1. Një tren godet një automjet në një kalim niveli të lejuar. Drejtuesi i mjetit humb jetën dhe pasagjeri i tij pëson lëndime të rënda. Shembull 2. Një tren godet dhe vret një person në një kalim këmbësorësh. Shembull 3. Një tren godet një automjet rrugor në një kalim të nivelit dhe del nga shinat, duke çuar në vdekje të pasagjerëve dhe/ose stafit. Shembull 4. Një person kalon me semafor të kuq ndërsa një tren afrohet dhe ka plagosje të rënda. Shembull 6. Dy pasagjerë ecin pa vëmendje përpara një treni në një kalim niveli.	- Aksidentet e trafikut rrugor në kalimet në nivel që nuk përfshijnë trenin. Shembull 1. Dy makina përplasen në një kalim në nivel, nuk ka dëmtime në pajisjet e kalimit në nivel dhe siguria e linjës nuk cenohet (aksident trafik rrugor). - Vetëvrasje të dyshuara ose tentative. Shembull 2. Një person kalon barrierat dhe qëndron në shina, ku goditet dhe vritet nga një tren. Hetimet e bëra në vendngjarje nga policia tregojnë se personi kishte për qëllim të vriste veten (dyshohet për vetëvrasje).

1.3 Një përplasje ndërmjet mjeteve hekurudhore që shkakton dëme ose bllokun një linjë që ishte e hapur për trafikun hekurudhor në momentin e përplasjes

Njoftohet	Nuk njoftohet
Të gjitha përplasjet që shkaktojnë dëme në mjetet hekurudhore ose të infrastrukturës, ose bllokojnë një linjë trafikun hekurudhor, duke përfshirë përplasjet me mjetet rrugore të cilat shkaktojnë dëme në mjetet hekurudhore ose infrastrukturë, ose bllokojnë një linjë të hapur për trafik. Shembull 1. Një tren pasagjerësh përplasen në pjesën e pasme të një treni mallrash, i cili nuk është larguar mjaftueshëm nga linja kryesore. Nuk ka viktima apo lëndime serioze, por lokomotiva dhe dy vagonë në trenin e pasagjerëve dhe tetë vagonë në trenin e mallrave janë dëmtuar aq sa do të kenë nevojë për riparim para se të mund të zhvendosen ose përdoren.	- Një përplasje që ndodh ndërmjet trenit dhe automjetit ku asnjëra nuk pëson dëmtim që kërkon riparim përpara se makina të mund të përdoret ose të zhvendoset (përplasje e lehtë). - Përplasjet anësore të cilat nuk bllokojnë trafikun hekurudhor. Shembull. Një tren përplasen me vagonët e fundit të një treni që sapo nis. Përplasia ka qenë me shpejtësi të ngadaltë dhe nuk bllokun asnjë linjë. Vagonët pësuan disa gërvishtje të vogla të cilat nuk e penguan lëvizjen e tyre (përplasje e lehtë anësore).



Shembull 2. Dy mjete hekurudhore dhe rrugore përplasen, dhe njëra është e dëmtuar dhe duhet hequr duke përdorur një vinç.

1.4 Një dalje nga shinat e mjeteve hekurudhore

Njoftohet	Nuk njoftohet
- Daljet nga shinat në linjat e hapura për trafik; - Daljet nga shinat ku mjeti(et) bllokojnë linjën hekurudhore; - Daljet nga shinat e mjeteve hekurudhore apo vinçave që bllokojnë linjën hekurudhore. Shembull 1. Një mjet hekurudhor del nga shinat dhe ndalet në linjën ngjitur e cila është e hapur për trafik. Shembull 2. Një tren pasagjerësh kalon nëpër disa pika të vendosura gabimisht ndërsa del nga një stacion dhe del nga shinat me shpejtësi të ngadaltë. Nuk ka të lënduar, por del nga shinat. Shembull 3. Gjatë një operacioni manovrimi në një linjë dy vagonë dalin nga shinat dhe trafiku bllokohet.	Daljet nga shinat por nuk pengojnë trafikun hekurudhor. Shembull 1. Dy vagonë të një treni mallrash dalin nga shinat, nuk ka të lënduar dhe trafiku nuk bllokohet. Shembull 2. Një tren mallrash ka vagonë të dalë nga shinat. Pjesa e përparme e trenit nuk ka dalë nga shinat. Vagonët e dalë nga shinat janë brenda linjës hekurudhore por pa e dëmtuar atë. Daljet nga shinat në punimet e mirëmbajtjes në të cilat mjeti(et) e dalë nga shinat nuk pengojnë linjën për trafik, duke përfshirë: - daljen nga shinat e vagonëve të çakëllit gjatë shkarkimit të çakëllit; - daljen nga shinat e makinerive të mirëmbajtjes; - daljen nga shinat e një vinçi të montuar në shina gjatë ngritjes ose udhëtimit; - daljen nga shinat për shkak të gjendjes së përkohshme të linjës hekurudhore që lidhet me punën mirëmbajtëse që po kryhet; - daljen nga shinat për shkak të funksionimit të gabuar të sinjalizimit. Shembull 3. Një makinë ngjeshëse del nga shinat, por nuk prish linjën ngjitur e cila është e hapur për trafik dhe nuk i shkaktohet asnjë dëmtim infrastrukturës apo makinerisë.

1.5 Një përplasje e trenit me një mekanizëm ndalues

Njoftohet	Nuk njoftohet
Një përplasje me një mekanizëm ndalues që shkakton dëmtim fizik të trenit ose mekanizmi i ndalesës është aq i dëmtuar sa nuk është më funksional. Shembull. Një tren hyn në një stacion me shpejtësi të madhe dhe pavarësisht nga frenimi, dëmtohet mekanizmi ndalues, thyen fenerët dhe dëmtohet kabina e trenit.	Përplasjet me një mekanizëm ndalues të cilat shkaktojnë dëme të vogla, p.sh. gërvishtjet e bojës në tren. Shembull. Kur hyn në një stacion dhe një tren frenon deri në një ndalesë, por bie në kontakt me mekanizmin ndalues. Ka dëmtime të vogla në bojë në tren.

1.6 Një aksident që përfshin rrjedhjen ose djegien e mallrave të rrezikshme që transportohen në një vagon cisterne dhe që kërkon evakuimin e zonës

Njoftohet	Nuk njoftohet
Një aksident: - që rezulton në rrjedhjen e mallrave të rrezikshme; ose - në të cilat mallrat e rrezikshme marrin flakë; ose - që përfshin rrjedhjen ose djegien e materialit radioaktiv; dhe zona rreth vendit të aksidentit duhet	Aksidentet që përfshijnë mallra të rrezikshme, duke përfshirë materiale radioaktive, ku nuk është e nevojshme të evakuhet zona.



evakuuar për arsye sigurie dhe kjo kërkon mbylljen e trafikut hekurudhor. Shembull 1. Një tren mallrash ndalet sepse ka rrjedhje nga një vagon cisterne e dëmtuar. Vagoni që rrjedh përmban acid hidrofluorik dhe zona e menjëhershme rreth trenit duhet evakuuar. Shembull 2. Një tren del nga shinat dhe vagoni është dëmtuar duke shkaktuar rrjedhje të karburantit të aviacionit. Linja ngjitur është bllokuar dhe një shkollë lokale është evakuuar. Shembull 3. Një vagon me mbushje bërthamore del nga shinat. Uji shihet duke pikuar nga kapakët.	
---	--

1.7 Një aksident ose incident që ka të ngjarë të rezultojë në pezullimin e një trafiku hekurudhor për një periudhë më të madhe se 6 orë

Njoftohet	Nuk njoftohet
Një aksident ose incident që përfshin një tren që pritet të kërkojë mbylljen e plotë të një itinerari për më shumë se 6 orë në kohë reale. Shembull 1. Një defekt i pajisjes së elektrifikimit që shkakton bllokimin e një numri trenash për shumë orë. Është një ditë e nxehtë dhe shumë pasagjerë u janë shkaktuar shqetësime, disa pasagjerë thejnë xhamat dhe dalin nga trenat. Linja rihapet pas 8 orësh. Shembull 2. Një tren mallrash ndalet për shkak të një zjarri që përfshin një ngarkesë eksplozivi. Incidenti ndodh në një zonë rurale dhe askush nuk mund t'i afrohet trenit për shkak të kërcënimit të shpërthimit derisa zjarri të shuhet.	- Aksidentet ose incidentet ku pritet që linja të mbyllet për më shumë se 6 orë, por trafiku mbetet i hapur për shkak se devijohet në linjën ngjitur. - Aksidentet ose incidentet ku vonesat arrijnë në më shumë se 6 orë. Shembull 1. Një tren pëson defekt në një linjë ku nuk mund të lëvizet për më shumë se 6 orë. Megjithatë, linja ngjitur mbetet e hapur për trafik. Shembull 2. Një defekt i trenit zgjidhet pas dy orësh ndërprerje të lëvizjes në një itinerar. Megjithatë, vonesat e trenave janë më shumë se 720 minuta. Shembull 3. Shiu i dendur bën që një lumë të dalë nga brigjet e tij. Uji ngrihet mbi nivelin e shinave dhe shërbimet janë pezulluar për 24 orë derisa uji të ulet. Nuk shkaktohet asnjë dëm. Shembull 4. Një zjarr i madh ndodh në ambientet pranë linjës hekurudhore (por që nuk përfshin linjën hekurudhore), për të cilin vendoset mbyllja trafikut për 24 orë.

1.8 Një aksident që shkakton dëme të mëdha në mjetet hekurudhore, infrastrukturën ose mjedisin

Njoftohet	Nuk njoftohet
Një aksident që shkakton dëme të mëdha (p.sh. kur kostoja e zëvendësimit ose riparimit të pajisjeve të dëmtuara do të ishte më shumë se 2 milion €) në: - trena; dhe/ose - shinat, strukturat dhe ndërtesat që përbëjnë pjesë të infrastrukturës hekurudhore; dhe/ose - mjedisin në afërsi të linjës hekurudhore. Shembull 1. Një defekt në motor çon në djegien e depozitës së karburantit të një treni me naftë dhe shkakton dëmtim të lokomotivës apo vagonit dhe disa dëmtime të trasesë. Mund të vlerësohet menjëherë se lokomotiva dhe vagoni ose do të kenë nevojë për shërbim kapital ose duhen zëvendësuar me të reja. Kostoja për ta bërë këtë do të jetë mbi 2 milionë euro me	Aksidentet, të papërmendura më sipër, të cilat shkaktojnë dëme në trena, infrastrukturë apo mjedis, por dëmi nuk kushton më shumë se 2 milionë euro. Shembull 1. Ndodhja e një zjarri në infrastrukturën hekurudhore jofunksionale që rezultojnë në dëmtime të mëdha në ndërtesa dhe infrastrukturë, dhe kërkon ndërhyrje ndërtuese, por nuk ndikon në funksionimin e sigurt të hekurudhës. Shembull 2. Një lokomotivë me naftë është dëmtuar nga zjarri, por nuk ka lëndime serioze, dhe dëmtimi është i vogël dhe mund të riparohet lehtësisht. Shembull 3. Identifikohet një linjë hekurudhore e dëmtuar dhe merren masa parandaluese në mënyrë që asnjë tren të mos kalojë afër ose në zonën e dëmtuar.



çmimet aktuale. Shembull 2. Një linjë hekurudhore e dëmtuar ku nuk ndodh asnjë aksident, por një tren ndalon ose i afrohet zonës së prekur. Rivendosja e vendit do të kushtonte më shumë se 2 milionë euro. Shembull 3. Një rezervuar naftë në një lokomotivë shpohet dhe karburanti rrjedh në një rrjedhë uji që është një vend me interes të veçantë shkencor dhe pjesa më e madhe e kafshëve të egra në rrjedhën e ujit dhe rrethinat e tij të afërta vriten. Rikthimi në gjendjen e mëparshme do të kushtonte më shumë se 2 milionë euro.	Rikthimi në gjendjen normale do të kushtonte më pak se 2 milionë euro.
--	---

1.9 Një aksident ose incident i cili në kushte paksa të ndryshme mund të sillte pasojë një vdekje, lëndim serioz ose dëmtim të madh të mjeteve, infrastrukturës ose mjedisit

Njoftohet	Nuk njoftohet
Një aksident ose incident që ndodh në një ose më shumë nga kategoritë e mëposhtme: - raste serioze kur treni lëviz në një kalim të nivelit kur barrierat janë të hapura. Shembull 1. Një tren kalon në një kalim të nivelit me barriera të hapur për trafikun rrugor, megjithëse nuk ndodh asnjë përplasje. - Defekte serioze të pajisjeve në kalimet në nivel që rezultojnë evitimin me vështirësi të aksidentit. Shembull 2. Të gjithë komunikimet ndërpriten në një kalim, ku përdoruesve të mjeteve hekurudhore të kalimit u kërkohet të telefonojnë sinjalizuesin përpara se të kalojnë, një automjet kalon përpara një treni dhe makinisti përdor frenat emergjente për të shmangur një përplasje që evitohet shumë me vështirësi: - incidente të rënda të sinjaleve të rrezikut; - zjarre të rënda. Shembull 3. Një zjarr fillon në motorin e një lokomotive dhe përhapet në vetë mjetin. Zjarri është shuar nga njësitë zjarrfikëse. Mjeti nuk është dëmtuar shumë dhe nuk ka lëndime mes pasagjerëve ose ekuipazhit. Megjithatë, vendndodhja e zjarrit në automjet, prania e një tuneli të gjatë në itinerarin ku treni do të udhëtonte, bëjnë që në rrethana paksa të ndryshme ngjarja mund të ishte shumë e rëndë: - dëmtime serioze të mjeteve të cilat krijojnë një situatë tepër të rrezikshme. Shembull 4. Frenat nuk veprojnë për shkak të lagës me naftë dhe gjysmëmilje përpara se të ndalojë por nuk del nga shinat. Shembull 5. Ndodh një defekt lidhur me sigurinë në një tren, i cili, sipas mendimit të makinistit, konsiderohet të ketë qenë një rrezik i lartë për sigurinë e trenit dhe të njerëzve që udhëtojnë në të: - defekte serioze të sistemit të sinjalizimit që rezultojnë për pak në një aksident. Shembull 6. Në një linjë të vetme, një tren hyn në një seksion pa autorizimin dhe përballë ka një tren tjetër që udhëton drejt tij, pra dy trena janë në të njëjtin seksion, në të njëjtën kohë, në një binar të vetëm. Nuk ndodh aksident pasi të dy trenat ndalen kur gabimi është kuptuar.	Aksidentet dhe incidentet të cilat nuk ka gjasa të kenë rezultuar me vdekje, lëndime të rënda ose dëmtime të mëdha nëse rrethanat do të kishin qenë paksa të ndryshme. Shembull 1. Një defekt i pajisjes në një vendkalim në nivel bën që barrierat të qëndrojnë në pozicionin poshtë. Shembull 2. Një defekt i një qarku të semaforëve çon që sinjalet që kontrollojnë hyrjen në zonë të mbeten në të kuqe. Shembull 3. Një derë që komandohet me energji elektrike hapet papritur dhe në mënyrë të pavarur nga të tjerat ndërsa treni është i ndaluar dhe një pasagjer bie dhe pëson një dëmtim të lehtë.



Shembull 7. Një defekt i një komunikimi, i cili lejon një tren të dytë të hyjë në një seksion përpara se treni i mëparshëm të largohet prej tij:

- përplasjet ndërmjet trenit dhe mjeteve rrugore që kanë ndaluar në linjë;

- dyert hapen në një tren në lëvizje aq sa:

1. një pasagjer bie, por nuk lëndohet; ose

2. kur një derë pasagjeri hapet më shumë se 500 mm ndërsa treni është në lëvizje.

Në të gjitha incidentet e tilla, treni duhet të ndalohet nga trafiku për investigim, përveç nëse merret pëlqimi i AKIAIHD-së për të vepruar ndryshe.

ANEKS 2

PËRMBAJTJA KRYESORE E RAPORTIT TË INVESTIGIMIT TË NJË AKSIDENTI DHE INCIDENTI

AKIAIHD-ja për çdo raport hetimor do të përfshijë të gjitha çështjet e listuara në këtë aneks që janë gjetur të jenë të rëndësishme, por AKIAIHD-ja nuk është i detyruar të ndjekë këtë strukturë.

1. Përmbledhje

Përmbledhja duhet të përmbajë një përshkrim të shkurtër të ngjarjes, kur dhe ku ka ndodhur dhe pasojat e saj. Ajo do të tregojë shkaqet e drejtpërdrejta, si dhe faktorët kontribues dhe shkaqet themelore të përcaktuara nga investigimi. Rekomandimet kryesore do të citohen dhe do të jepet informacion për adresuesit.

2. Faktet e menjëhershme të ngjarjeve

1. Ngjarja

- data, koha e saktë dhe vendndodhja e ngjarjes;

- përshkrimin e ngjarjeve dhe vendin e aksidentit duke përfshirë përpjekjet e shërbimeve të shpëtimit dhe të emergjencës;

- vendimin për ngritjen e investigimit, përbërjen e grupit të investiguesve dhe zhvillimin e investigimit.

2. Sfondi i ngjarjes

- stafi, kontraktorët e përfshirë, palët dhe dëshmitarët e tjerë;

- trenat dhe përbërja e tyre duke përfshirë numrat e regjistrimit të mjeteve të përfshira;

- përshkrimi i infrastrukturës dhe sistemit të sinjalizimit - llojet e trasesë, ndërlidhja, sinjalet, sistemi i frenimit të trenit;

- mjetet e komunikimit;

- punimet e kryera nëse janë bërë në afërsi të linjës;

- hartimi i planit të emergjencës hekurudhore nëse ka;

- shkaku i planit të emergjencës së shërbimeve publike të shpëtimit, policisë dhe shërbimeve mjekësore dhe zinxhiri i ngjarjeve të tij.

3. Vdekje, lëndime dhe dëme materiale

- pasagjerët dhe palët e treta, stafi, përfshirë kontraktorët;

- ngarkesa, bagazhe dhe të tjera;

- mjetet lëvizëse, infrastrukturën dhe mjedisin.

4. Rrethanat e jashtme

- kushtet e motit dhe referencat gjeografike.

3. Procesverbali i investigimeve

1. Përmbledhje e dëshmimeve (në varësi të mbrojtjes së identitetit të personave):

- personeli hekurudhor, duke përfshirë kontraktorët;

- dëshmitarë të tjerë.

2. Sistemi i menaxhimit të sigurisë:

- skemën e organizimit dhe mënyrën se si jepen dhe zbatohen urdhrat;

- kërkesat për personelin dhe si zbatohen ato;

- kontrollet dhe auditimet e brendshme rutinë dhe rezultatet e tyre;

- ndërlidhja ndërmjet aktorëve të ndryshëm të përfshirë në infrastrukturë.

3. Rregullat dhe rregulloret:

- rregullat dhe rregulloret përkatëse komunitare dhe kombëtare;

- rregulla të tjera të funksionimit, udhëzimet lokale, kërkesat e stafit, grafikët e mirëmbajtjes dhe standardet e zbatueshme.

4. Funksionimi i mjeteve lëvizëse dhe instalimeve teknike:

- sistemi i komandës së sinjalizimit dhe kontrollit, duke përfshirë regjistrimin nga regjistruerit automatikë të të dhënave;

- infrastruktura;

- pajisjet e komunikimit;



- mjetet lëvizëse, duke përfshirë regjistrimin nga regjistruerit automatikë të të dhënave.

5. Dokumentacioni për sistemin operativ:

- masat e marra nga stafi për kontrollin dhe sinjalizimin e trafikut;

- shkëmbimi i mesazheve verbale në lidhje me ngjarjen, duke përfshirë dokumentacionin nga regjistrimet;

- masat e marra për të mbrojtur vendin e ngjarjes.

6. Ndërlidhja njeri – mjet hekurudhor – kompani:

- koha e punës së aplikuar për stafin e përfshirë;

- rrethanat mjekësore dhe personale me ndikim në shfaqjen, duke përfshirë ekzistencën e stresit fizik ose psikologjik;

- projektimi i pajisjeve me ndikim në ndërfaqen njeri – makinë.

7. Dukuritë e mëparshme të një karakteri të ngjashëm.

4. Analiza dhe përfundime

1. Paraqitja përfundimtare e zinxhirit të ngjarjeve:

- vendosja e konkluzioneve mbi ngjarjen, bazuar në faktet e përcaktuara në kreun 3.

2. Diskutim:

- analiza e fakteve të përcaktuara në kreun 3, me qëllim të nxjerrjes së përfundimeve në lidhje me shkaqet e ngjarjes dhe kryerjen e shërbimeve të shpëtimit.

3. Konkluzione:

- shkaqet e drejtpërdrejta dhe të menjëhershme të ngjarjes, duke përfshirë faktorët kontribues që lidhen me veprimet e ndërmarra nga personat e përfshirë ose gjenden e mjeteve, ose instalimeve teknike;

- shkaqet themelore që lidhen me aftësitë, procedurat dhe mirëmbajtjen;

- shkaqet kryesore që lidhen me kushtet e kuadrit rregullator dhe zbatimin e sistemit të menaxhimit të sigurisë.

4. Vëzhgime shtesë:

- mangësitë dhe të metat e konstatuara gjatë investigimit, por pa lidhje me përfundimet mbi shkaqet.

5. Masat që janë marrë:

- regjistrimi i masave të marra ose të miratuara tashmë si pasojë e ngjarjes.

6. Rekomandime.

ANEKS 3 FORMULARI I NJOFTIMIT

Formulari i raportimit të aksidenteve ose incidenteve			
Ky formular mund të përdoret për njoftimet vijuese me shkrim për ngjarjet e listuara në aneksin 2 (pasi është bërë njoftimi i menjëhershëm me telefon).			
Emri i organizatës që bën njoftimin:			
Të dhënat e kontaktit për personin që plotëson këtë formular			
Emri:			
Adresa:			
Adresa <i>email-it</i> :			
Numër telefoni:			
Informacioni që AKIAIHD-ja duhet të dijë menjëherë pas incidentit ose aksidentit. Mos vononi të informoni !			
Përshkrimi i vendndodhjes dhe linja e prekur:			
Data e incidentit:			
Koha:			
Lloji i aksidentit ose incidentit:			
Detajet e asaj që dihet në atë kohë:			
(Kjo kuti do të zgjerohet)			
Detajet e trenit (treni 1)			
ID-ja e trenit:		TOC:	
Origjina:		Koha e shfrytëzimit:	



Destinacioni:		Pasagjerë/mallra/etj.	
Detajet e trenit (treni 2)			
ID-ja e trenit:		TOC:	
Origjina:		Koha e shfrytëzimit:	
Destinacioni:		Pasagjerë/mallra/etj.	
Viktimat (nëse dihen)			
Kontaktet e faqes (nëse dihen)			
Roli	Detajet e kontaktit		
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
Detaje të tjera në lidhje me aksidentin ose incidentin që mund të kërkohen nga AKIAIHD-ja (nëse ka lidhje me këtë ngjarje)			
- një vlerësim të numrit të pasagjerëve në bord të trenave; - shkallën e dëmtimit të shkaktuar në çdo linjë hekurudhe ose mjedis; - kushtet e motit në momentin e aksidentit ose incidentit; - llojin dhe një përlogaritje të sasisë së çdo malli të rrezikshëm në bordin e trenave; - numrin e ekuipazhit në bordin e trenit; - emrin e operatorit hekurudhor, prona e të cilit është e përfshirë; - emrat dhe rolet e personelit përgjegjës për lëvizjen e trenave të përfshira në aksident ose incident; - detajet e çdo shërbimi emergjence që ndjek vendin e aksidentit ose incidentit.			

ANEKS 4 PËRMBAJTJA E RELACIONIT TË INVESTIGIMIT

Parathënia

Kjo pjesë identifikon objektivin e vetëm të hetimit të sigurisë, që në asnjë rast, një hetim mbi sigurinë nuk do të krijojë një supozim mbi përgjegjësinë apo fajin, dhe që relacioni nuk është shkruar, për sa i takon përmbajtjes dhe stilit, me qëllimin për t'u përdorur në procedime ligjore.

(Relacioni nuk duhet t'u referohet dëshmitarëve, provave apo të lidhë ndonjë person që është përmendur në relacion me një person që ka dhënë dëshmi gjatë hetimit të sigurisë.)

Përmbledhja

Kjo pjesë nënvizon faktet kryesore të aksidentit/incidentit në fushën e transportit detar: çfarë ndodhi, ku, kur dhe si ndodhi; aty gjithashtu shprehet nëse si rezultat ka ndodhur ndonjë vdekje, plagosje, dëmtime të anijes, ngarkesës, palëve të treta apo mjedisit.

Informacioni me fakte

Kjo pjesë përfshin një numër të veçantë seksionesh, duke dhënë informacion të mjaftueshëm që AKIAIHD-ja e interpreton të bazuar në fakte, vërtetimin e analizave dhe lehtëson arsyetimin.

Këto seksione, në veçanti, përfshijnë informacionin e mëposhtëm:

- veçoritë e anijes;
- flamurin/regjistrimin;
- identifikimin;
- karakteristikat kryesore;
- pronësinë dhe menaxhimin;
- detaje të ndërtimit;
- pajisja me ekuipazhin minimal të sigurisë;
- ngarkesën e autorizuar;
- veçoritë e lundrimit;
- portin e thirrjes;
- tipin e lundrimit;
- informacion mbi ngarkesën;
- pajisja me ekuipazh;
- informacion mbi aksidentin apo incidentin

detar;

- tipin e aksidentit apo incidentit detar;
- datën dhe orën;
- pozicionin dhe vendndodhjen e aksidentit/incidentit detar;
- mjedisin e jashtëm dhe të brendshëm;
- veprimet e anijes dhe segmentet e lundrimit;
- zona e anijes ku ka ndodhur aksidenti/incidenti detar;
- të dhëna mbi faktorët njerëzorë;
- pasojat (për njerëzit, anijen, ngarkesën, mjedisin, tjetër);



- përfshirja e autoriteteve në breg dhe reagimi i urgjencës;

- kush ishte i përfshirë;
- mjetet e përdorura;
- shpejtësia e reagimit;
- veprimet e kryera;
- rezultatet e arritura.

Pjesa treguese

Kjo pjesë rindërton aksidentin/incidentin në fushën e transportit detar, nëpërmjet radhitjes së ngjarjeve, në mënyrë kronologjike që çojnë në, gjatë dhe pas aksidentit/incidentit, fushën e transportit detar dhe përfshirjen e çdo aktori (p.sh.: personi, materialet, mjedisi, pajisjet apo faktorë të jashtëm). Periudha e mbuluar nga tregimi varet nga koha e këtyre ngjarjeve të veçanta që kanë kontribuar direkt në aksidentin/incidentin në fushën e transportit detar. Kjo pjesë gjithashtu përfshin çdo detaj përkatës të kryerjes së hetimit të sigurisë, duke përfshirë dhe rezultatet e ekzaminimeve apo testeve.

Analizimi

Kjo pjesë përfshin një numër seksionesh, që analizojnë çdo ngjarje aksidentale, me komente që lidhen me rezultatet e çdo ekzaminimi apo testi përkatës të kryer gjatë hetimit të sigurisë dhe çdo veprimi të sigurisë që mund të jetë marrë tashmë për të parandaluar aksidentet/incidentet detare.

Këto seksione duhet të mbulojnë çështje si: kontekstin dhe mjedisin e ndodhisë së aksidentit, gabimet njerëzore me veprime dhe mosveprime, ngjarje që përfshijnë materialet e rrezikshme, efektet mjedisore, mosfunksionimin e pajisjeve dhe ndikimet e jashtme, faktorë që kontribuojnë duke përfshirë funksionet që kanë lidhje me personat, veprimet në anije, menaxhimin nga bregu apo influencën rregullatore.

Analiza dhe komentit bëjnë të mundur që një relacion të arrijë konkluzione logjike, duke vendosur të gjithë faktorët kontribues, duke përfshirë ata me rrezik për të cilët mbrojtja kishte si qëllim parandalimin e një aksidenti/incidenti dhe/ose ata që kishin si qëllim eliminimin apo zvogëlimin e pasojave të tij, që vlerësohen si të papërshtatshme apo të paqena.

Përfundime

Kjo pjesë konsolidon faktorët kontribues të vendosur dhe mbrojtjen munguese apo të papërshtatshme (materialet, funksionimi, simbolika apo procedurale) për të cilën duhet të zhvillohen

veprime sigurie për të parandaluar aksidentet / incidentet detare.

Rekomandimet e sigurisë

Atje ku është me vend, kjo pjesë e relacionit përmban rekomandime mbi sigurinë të nxjerra nga analiza dhe përfundimet, dhe ka lidhje me fusha të veçanta çështjesh si: legjislacioni, projektimi, procedurat, inspektimi, administrimi, shëndeti dhe siguria në punë, trajnimi, puna riparuese, mirëmbajtja, asistenca nga bregu dhe reagimi ndaj urgjencave.

Rekomandimet mbi sigurinë u drejtohen atyre që janë vendosur aty për t'i zbatuar ato, si: pronarët e anijeve, menaxherët, organizatat e njohura, autoritetet detare, shërbimet e trafikut të anijeve, organeve të urgjencave, organizmave ndërkombëtar detar dhe institucioneve evropiane, me qëllim parandalimin e aksidenteve/incidenteve detare.

Kjo pjesë gjithashtu përfshin ndonjë rekomandim të ndërmjetëm për sigurinë që mund të jetë bërë ose çdo veprim për sigurinë që mund të jetë marrë gjatë hetimit të sigurisë.

Shtojcat

Ku duhet, lista e mëposhtme joshteruese e informacionit i bashkëngjitet relacionit në letër dhe / ose formë elektronike: fotografi, imazhe filmike, regjistrime audio, skica, harta, standardet e zbatuara, termat teknike dhe shkurtimet e përdorura, studimet speciale të sigurisë, informacione të tjera.

ANEKS 5

PËRMBAJTJA E LAJMËRIMIT MBI AKSIDENTIN/INCIDENTIN

Shënim. Numrat e nënvijëzuar do të thonë se të dhënat duhet të sigurohen për çdo anije, nëse më shumë se një anije është përfshirë në fatkeqësi detare ose aksident/incident detar.

1. Shteti anëtar përgjegjës/personi i kontaktit;
2. Shteti anëtar investigues;
3. Roli i shtetit anëtar;
4. Zona bregdetare e prekur;
5. Numri i shteteve të interesuara;
6. Shteti i interesuar;
7. Njoftimi i hyrjes;
8. Koha e njoftimit;
9. Data e njoftimit;
10. Emri i anijes;
11. IMO numër/shkronjat dalluese;



12. Flamuri i anijes;
13. Lloji i fatkeqësisë detare ose incidentit;
14. Lloji i anijes;
15. Data e fatkeqësisë detare ose incidentit;
16. Koha e fatkeqësisë detare ose incidentit;
17. Pozita – gjerësi;
18. Pozita – gjatësi;
19. Vendndodhja e fatkeqësisë detare ose incidentit;
20. Porti i nisjes;
21. Porti i destinacionit;
22. Skema e ndarjes së trafikut;
23. Segmenti i udhëtimit;
24. Operimi i anijes;
25. Vende në bord;
26. Jetët e humbura:
 - ekuipazh;
 - pasagjerë;
 - të tjerë;
27. Plagosje të rënda:
 - ekuipazh;
 - pasagjerë;
 - të tjerë;
28. Ndotja;
29. Dëmi i anijes;
30. Dëmi i mallit;
31. Dëme të tjera;
32. Përshkrim i shkurtër i fatkeqësisë detare ose incidentit;
33. Përshkrim i shkurtër i arsyeve për të mos ndërmarrë një hetim të sigurisë.

VENDIM
Nr. 2 datë 1.4.2022

**PËR MIRATIMIN E LISTËS SË
PRODUKTEVE USHQIMORE BAZË
DHE PRODUKTET E TJERA TË
LIDHURA ME TO PËR TË CILAT
ZBATOHET SITUATA E VEÇANTË,
SIPAS AKTIT NORMATIV NR. 7,
DATË 18.3.2022**

Bordi i Transparencës dhe Monitorimit të Çmimeve të Tregtimit me Shumicë/Pakicë të produkteve ushqimore bazë dhe produkteve të tjera të lidhura me to në zbatim të aktit normativ nr. 7, datë 18.3.2022, “Për transparencën dhe monitorimin e çmimit për disa produkte ushqimore bazë dhe produkte të tjera të lidhura me to, si pasojë e situatës së veçantë të krijuar në treg”,

Faqe | 8344

VENDOSI:

1. Miratimin e listës së produkteve ushqimore bazë dhe produktet e tjera të lidhura me to për të cilat zbatohet situata e veçantë, sipas aktit normativ nr. 7, datë 18.3.2022, si më poshtë:

- miell;
- vaj luledielli;
- sheqer;
- oriz kokërrgjatë.

2. Ky vendim është i detyrueshëm për të gjitha subjektet që tregtojnë me shumicë/pakicë produktet e përcaktuara në pikën 1 të këtij vendimi.

3. Ky vendim hyn në fuqi menjëherë dhe do të publikohet në Fletoren Zyrtare, si dhe në faqen zyrtare të ministrisë përgjegjëse për financat dhe bujqësinë.

Kryetare: Delina Ibrahimaj

Anëtarë: Ceno Klosi, Genti Gazheli, Nikolla Lera, Vjollca Ferro, Gentian Celo, Ermal Babameto, Frida Krifca, Irfan Tarelli, Jeta Deda, Fuad Haxhiymeri, Elona Hametaj Mema, Majlinda Bajraktari

VENDIM
Nr. 3, datë 1.4.2022

**PËR MIRATIMIN E MARZHEVE QË DO
TË APLIKOHEN PËR DISA PRODUKTE
USHQIMORE BAZË, SI PASOJË E
SITUATËS SË VEÇANTË TË KRIJUAR
NGA RRIJTJA E ÇMIMEVE
NDËRKOMBËTARE**

Bordi i Transparencës dhe Monitorimit të Çmimeve të Tregtimit me Shumicë/Pakicë të produkteve ushqimore bazë dhe produkteve të tjera të lidhura me to, në zbatim të aktit normativ nr. 7, datë 18.3.2022, “Për transparencën dhe monitorimin e çmimit për disa produkte ushqimore bazë dhe produkte të tjera të lidhura me to, si pasojë e situatës së veçantë të krijuar në treg”,

VENDOSI:

1. Miratimin e marzheve që do të aplikohen për disa produkte ushqimore bazë, si pasojë e situatës së veçantë të krijuar nga rritja e çmimeve ndërkombëtare.



2. Për artikullin oriz kokërrgjatë (1 kg) miratohen marzhet si më poshtë:

a) marzhi i tregtimit të shitjes me shumicë të orizit kokërrgjatë 12.4% mbi koston e importit dhe detyrimet e paguara në doganë, ose në vlerën 11 lekë/kg. Ky marzh mbulon edhe shpenzimet e ambalazhimit brenda vendit;

b) marzhi i tregtimit të shitjes me pakicë të orizit kokërrgjatë 4% mbi çmimin e shitjes me shumicë, ose në vlerën 4 lekë/kg.

3. Për artikullin sheqer (1 kg) miratohen marzhet si më poshtë:

a) marzhi i tregtimit të shitjes me shumicë të sheqerit nga importuesi dhe ambalazhuesi 10.9% (3.7% + 7.2%) mbi koston e importit dhe detyrimet e paguara në doganë, ose në vlerën 12 lekë/kg;

b) marzhi i tregtimit të shitjes me pakicë të sheqerit 3.4% mbi çmimin e shitjes me shumicë, ose në vlerën 4 lekë/kg.

4. Për artikullin vaj luledielli miratohen marzhet si më poshtë:

a) marzhi i tregtimit të shitjes me shumicë nga importuesit të vajit të ambalazhuar të lulediellit 12.5% mbi koston e importit dhe detyrimet e paguara në doganë, ose në vlerën 35 lekë/litër. Ky marzh mbulon edhe shpenzimet e inbotimit dhe ambalazhimit;

b) marzhi i tregtimit të shitjes me pakicë të vajit të ambalazhuar të lulediellit 1.9% mbi çmimin e shitjes me shumicë, ose në vlerën 6 lekë/litër.

5. Për artikullin miell masiv miratohen marzhet si më poshtë:

a) marzhi i tregtimit të shitjes me shumicë të miellit nga prodhuesi dhe ambalazhuesi 33% e koston së grurit të importuar, ose 21.5 lekë/kg. Ky marzh mbulon edhe kostot e përpunimit të grurit, prodhimin e miellit dhe ambalazhimit të tij;

b) marzhi i tregtimit të shitjes me pakicë të miellit 4.6 % mbi çmimin e shitjes me shumicë, ose në vlerën 4 lekë/kg.

6. Ky vendim është i detyrueshëm për të gjitha subjektet që tregtojnë me shumicë/pakicë produktet e përcaktuara në këtë vendim.

7. Në pasqyrën nr. 1, bashkëlidhur këtij vendimi, jepen të dhënat në lidhje me përlogaritjet e çmimit të tregtimit sipas marzheve të përcaktuara në pikat 2, 3, 4 dhe 5, të këtij vendimi.

8. Ky vendim hyn në fuqi në datën 5.4.2022 dhe i shtrin efektet deri në mbledhjen e ardhshme të Bordit. Ky vendim do të publikohet në Fletoren Zyrtare, si dhe në faqen zyrtare të ministrisë përgjegjëse për financat dhe ministrisë përgjegjëse për bujqësinë.

Kryetare: Delina Ibrahimaj

Anëtarë: Ceno Klosi, Genti Gazheli, Nikolla Lera, Vjollca Ferro, Gentian Celo, Ermal Babameto, Frida Krifca, Irfan Tarelli, Jeta Deda, Fuad Haxhiymeri, Elona Hametaj Mema, Majlinda Bajraktari



PASQYRA NR. 1

Përshkrimi	Kosto në import dhe pagesa në doganë	Marzhi në import/shumicë		Marzhi me shumicë (importuesi i ndryshëm nga shitësi me shumicë)		Marzhi me pakicë		Çmimi i shitjes me pakicë	Sqarime
		%	vlerë	%	vlerë	%	vlerë		
Oriz Kokërrgjatë	89 lekë/kg	12.40%	11 lekë/kg			4%	4 lekë/kg	104 lekë/kg	Për shkak të varieteteve të ndryshme të orizit të importuar në thasë, baza e përdorur për llogaritjen e çmimit me shumicë të produktit është kosto më e ulët e zhdoganimit të produktit oriz ndërmjet datave 24–31 mars 2022 në nivel subjekti. Marzhi i shumicës mbulon kostot e ambalazhimit si dhe çdo kosto biznesi, përfshirë shpenzimet operationale dhe çdo shpenzim tjetër për tregtimin e produktit të paketuar. Në rastet kur ndërmjet shitësit me shumicë dhe shitësit me pakicë operon një hallkë ndërmjetëse, marzhi i llogaritur 4% (4 lekë/kg) ndahet ndërmjet tyre.
Sheqer	107 lekë/kg	3.70%	4 lekë/kg	7.20%	8 lekë/kg	3.40%	4 lekë/kg	123 lekë/kg	Baza e përdorur për llogaritjen e çmimit me shumicë është kostoja mesatare e ponderuar e zhdoganimeve gjatë datave 24–31 mars 2022, ku për bazë janë marrë 99.4% e zhdoganimeve të sheqerit të papaketuar (3 subjektet me peshën më të lartë të zhdoganimit). Marzhi i shumicës mbulon kostot e ambalazhimit si dhe çdo kosto biznesi, përfshirë shpenzimet operationale dhe çdo shpenzim tjetër për tregtimin e produktit të paketuar. Në rastet kur ndërmjet shitësit me shumicë dhe shitësit me pakicë operon një hallkë ndërmjetëse, marzhi i llogaritur 4% (4 lekë/kg) ndahet ndërmjet tyre.
Vaj luledielli	280 lekë/litër	12.50%	35 lekë/litër			1.90%	6 lekë/litër	321 lekë/litër	Baza e përdorur për llogaritjen e çmimit me shumicë është kostoja mesatare e ponderuar e zhdoganimeve gjatë datave 24–31 mars 2022, ku për bazë janë marrë 95.6% e zhdoganimeve të vajit të lulediellit (3 subjektet me peshën më të lartë të zhdoganimeve). Marzhi i shumicës mbulon kostot e imbotilimit, ambalazhimit, si dhe çdo kosto biznesi, përfshirë shpenzimet operationale dhe çdo shpenzim tjetër për tregtimin e produktit të paketuar. Në rastet kur ndërmjet shitësit me shumicë dhe shitësit me pakicë operon një hallkë ndërmjetëse, marzhi i llogaritur 4% (4 lekë/kg) ndahet ndërmjet tyre.
Miell	65 lekë/kg	33%	21.5 lekë/kg			4.60%	4 lekë/kg	90.5 lekë/kg	Baza e përdorur për llogaritjen e çmimit me shumicë është kostoja mesatare e ponderuar e zhdoganimeve gjatë datave 24–31 mars 2022, ku për bazë janë marrë 99.2% e zhdoganimeve të grurit. Marzhi i shumicës mbulon kostot e përpunimit të grurit dhe prodhimit të miellit, ambalazhimit, frot ligjore, si dhe çdo kosto biznesi, përfshirë shpenzimet operationale dhe çdo shpenzim tjetër për tregtimin e produktit të paketuar. Në rastet kur ndërmjet shitësit me shumicë dhe shitësit me pakicë operon një hallkë ndërmjetëse, marzhi i llogaritur 4% (4 lekë/kg) ndahet ndërmjet tyre.

**KËRKESË****Nr. 254/26, datë 21.4.2022****PËR SHPRONËSIM PUBLIK**

Agjencia Shtetërore për Shpronësimin shpall kërkesën “Për shpronësimin për interes publik të pronarëve të pasurive, pronë private, që preken nga ndërtimi i segmentit rrugor ‘Rishikimi i projektit për segmentin rrugor të vazhdimin të Unazës së Madhe Tiranë nga ‘Sheshi Shqiponja – Bulevardi i Ri’ dhe ‘Rikualifikimi i ‘Unazës Lindore’ për lotet 4, 5, 6”.

Subjekti kërkues i këtij projekti është Autoriteti Rrugor Shqiptar.

Me anë të këtij publikimi kërkojmë të vëmë në dijeni personat e prekur nga ky shpronësim për pasuritë, pronë private, të cilët do të kompensohen sipas vlerësimit paraprak të llogaritur, bazuar në VKM-në nr. 89, datë

3.2.2016, “Për miratimin e hartës së vlerës së tokës në Republikën e Shqipërisë”, për pasuritë e llojit “truall”, si dhe bazuar në vendimin nr. 138, datë 23.2.2000, “Për kriteret teknike të vlerësimit dhe të përlogaritjes së masës së shpërblimit të pasurive, pronë private, që shpronësohen të pasurive që zhvlerësohen dhe të të drejtave të personave të tretë për interes publik”, për pasuritë e llojit “truall”, “tokë arë” dhe “ndërtesë”, sipas tabelës paraprake bashkëlidhur.

Vlera totale paraprake e shpronësimit është 3 122 708 499.31 (tre miliardë e njëqind e njëzet e dy milionë e shtatëqind e tetë mijë e katërqind e nëntëdhjetë e nëntë pikë tridhjetë e një) lekë.

**DREJTOR I PËRGJITHSHËM
KRYETAR I KOMISIONIT TË
POSAÇËM TË SHPRONËSIMEVE
Erlis Hereni**



TABELA PARAPRAKE E PASURIVE PËR SHPRONËSIM QË PREKEN NGA
NDËRTIMI I SEGMENTIT RRUGOR “RISHIKIMI I PROJEKTIT PËR SEGMENTIN RRUGOR TË VAZHDIMIT TË ‘UNAZËS SË MADHE’ TIRANË
NGA ‘SHESHI SHQIPONJA’ – ‘BULEVARDI I RI’ DHE ‘RIKUALIFIKIMI I ‘UNAZËS LINDORE’” PËR LOTET 4, 5, 6”.

Nr.	Emri	Adresa	Mblenimi	TË DHËNAT E PASURISË			TOKË TRUALL				Sip. totale m ²	TOKË ARI				NDËRTESË SOC-ËK			OBJEKT BANIMI				Vlera totale (ëku)	SHËNIME
				Zona kadastrale	Numri i pasurisë	Lloji i pasurisë	Sip. totale m ²	Sipërfaqja e shpronësuar (m ²)	Çmimi (ëku/m ²)	Vlera (ëku)		Sipërfaqja e shpronësuar (m ²)	Çmimi (ëku/m ²)	Vlera (ëku)	Sip. totale m ²	Sipërfaqja e shpronësuar (m ²)	Vlera sipas preventivit (ëku)	Sip. totale m ²	Sipërfaqja e shpronësuar (m ²)	Çmimi (m ²)	Vlera (ëku)			
1	Arifnd	Torin	Rrapi	8310	12128	Truall	967.00	86.2	31,239.00	2,691,077.80				-							0.00	2,691,077.80		
2	Alesto-2014			8310	12129	Truall	33.00	2.6	31,239.00	81,189.40				-							0.00	81,189.40		
3				8310	11219	Truall + Ndërtesë	635.00	7	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Mustafa Mëstaku/Dada, Ka një ndërtim të pallatit.	
4				8310	11025	Truall	2,667.00	1227	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Xhemal Haxhi Gazi , Ka dy ndërtime të pallatit.	
5	Redk	Qemil	Alushi	8310	11656-Nd	Ndërtesë				0.00				-	171	171.00	4,802,706.00				0.00	4,802,706.00	Regjistruar kontratë qiraje në favor të Kohëgjatë Universiteti i Elbasanit Të përfunduar kështu.	
6	Redk	Qemil	Alushi	8310	11657-Nd	Ndërtesë				0.00				-	803.60	803.60	29,945,410.60				0.00	29,945,410.60	Kjo ndërtesë ndodhet në truallin nr. 11605 vol. 30 fq 178 në pronësi shtet të përcaktuar në l. 16/96.	
7	Redk	Qemil	Alushi	8310	11707	Truall	1,100.00	1100	31,239.00	34,340,900.00				-							0.00	34,340,900.00	Mja kështu tash janë regjistruar 2 ndërtimesh të rr. 11656/ND dhe 11657/ND.	
8				8310	11021	Truall	13.00	13	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar Ka një ndërtim të pallatit.	
9				8310	11020	Truall + Ndërtesë	386.00	248	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Haxhi Haxhi Gazi , Ka një ndërtim të pallatit.	
10	Kujtim	Fadil	Gaci	8310	11575	Truall + Ndërtesë	433.70	433.7	31,239.00	13,539,680.30				-				243.70	243.70	96,793.41	23,578,806.02	37,118,486.32	Pasuria llogaritet në favor të "Bankës e Bashkuar e Shqipërisë" në vlerën 1500000 lekë.	
11				8310	11641	Truall	106.30	106.3	0.00	0.00				-							0.00	0.00		
12	Fatmir	Xhelal	Dusha	8310	11640	Truall + Ndërtesë	234.70	216	31,239.00	6,743,304.00				-				106.00	106.00	96,793.41	10,255,861.46	16,999,165.46		
13				8310	11204	Truall	333.00	333	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Pashë Lulë Luli, Ka një ndërtim të pallatit.	
14				8310	11203	Truall	550.00	550	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Musa Ahmet Hyseni, Ka dy ndërtime të pallatit.	
15				8310	11206	Truall	347.00	328	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Selami Jahjo Hoxhallari , Ka tre ndërtime të pallatit.	
16	Fajlon	Nikë	Zhabonja	8310	11645	Truall + Ndërtesë	476.40	476.4	31,239.00	14,872,731.60				-				148.40	148.40	96,793.41	14,368,206.04	29,239,937.64		
17				8310	11646	Truall	255.70	246.7	0.00	0.00				-							0.00	0.00		
18	Milër	Zef	Curi	8310	11000	Truall	309.90	154	31,239.00	4,807,726.00				-							0.00	4,807,726.00		
19	Lazer Mirela	Zef Nikollë	Curi Curi	8310	11639	Truall + Ndërtesë	402.90	402.90	31,239.00	12,514,705.10				-				375.60	375.60	96,793.41	36,340,980.80	48,855,685.90	Pasuria riveletshet për shumën 4355608 lekë.	
20				8310	11001	Truall	158.00	158	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Lazer Zef Curi, Ka një ndërtim të pallatit.	
21	Agron	Zef	Curi	8310	11600	Truall	74.80	17	31,239.00	530,723.00				-							0.00	530,723.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Agron Zef Curi, Ka një ndërtim të pallatit.	
22				8310	11077	Truall	179.00	1.8	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Elton Haxhi Gjoni, Ka dy ndërtime të pallatit.	
23	Vladimir Gerdan	Rida Fida	Xhangjalli Xhangjalli	8310	11778	Truall + Ndërtesë	360.30	299	31,239.00	9,334,481.00				-	197.40	197.90	6,807,082.00	260.90	260.90	96,793.41	25,242,864.67	41,484,527.67	nd-banim-soc-eko.	
24				8310	11779	Truall	30.70	30.7	0.00	0.00				-							0.00	0.00		
25				8310	11176	Truall	391.00	193	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Elton Haxhi Gjoni, Ka dy ndërtime të pallatit.	
26				8310	11595	Truall	727.00	56.4	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Curi Rendi Gjoni , Ka një ndërtim të pallatit.	
27				8310	10768	Truall	60.00	60	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Koci Tahiri.	

Fletorja Zyrtare Viti 2022 – Numri 62



Viti 2022 – Numri 62

|--|

Fletorja Zyrtare Viti 2022 – Numri 62



Fletorja Zyrtare  Viti 2022 – Numri 62

64	Shtet			8310	1084	Tsuall	1,143.00	418	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Okupuar nga Prend Lera, Ka 3 ndertime te pafundime		
65	Shtet			8310	10473	Tsuall	586.00	586	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet ndertues me rr. pas. 10279-ND		
66	Bashkepunoret (kërkim dhe Dënim)			8310	10078	Tsuall + Ndërtues	436.00	164.5	31,239.00	5,135,525.50			-				0.00	5,135,525.50	sipat verifikimeve ne krenar dënim rruk e dënim		
67	Shtet			8310	10525	Tsuall	33.00	6.8	0.00	0.00			-				0.00	0.00			
68	Robert	Enver	Ibro	8310	10279-ND	Ndërtues				0.00			-	277.00	277.00	3,170,754.00	0.00	3,170,754.00	Ndërtues rrugethet mbi tsuallin me rr. pasur 10873, me pruror shtet.		
69	Shtet			8310	10752	Tsuall	60.00	58.6	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet rrugethet i pafundim		
70	Shtet			8310	10786	Tsuall	164.60	164.6	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet ndertues me rr. pas. 10886-c2, ne merrshkënie qipat me tsuallin.		
71	Shtet			8310	10472	Tsuall	56.00	56	0.00	0.00			-				0.00	0.00			
72	Ijuz	Tahir	Gega	8310	10785-ND	Ndërtues				0.00			-			138.92	138.92	96,753.41	13,440,863.72	13,440,863.72	
73	Dritan	Luan	Gaci	8310	10238	Tsuall	364.30	75.4	31,239.00	2,353,812.60			-				0.00	2,353,812.60	Shpërndisur sip. 25.7m2 me VMU nr. 814, dënim 21.10.2000		
74	Shtet			8310	10857	Tsuall	47.00	47	0.00	0.00			-				0.00	0.00			
75	Kujtim	Hoxan	Muzhaq	8310	1083	Tsuall + Ndërtues	218.00	218	31,239.00	6,805,742.40			-	31.30	31.30	1,559,234.00	213.00	213.00	96,753.41	20,606,476.33	26,973,482.33
76	Enijano Pjeter	Pjetër Ndërk	Përfundim Përfundim	8310	10870	Tsuall	388.80	388.8	31,239.00	12,137,947.20			-				0.00	12,137,947.20			
77	Enijano Pjeter	Pjetër Ndërk	Përfundim Përfundim	8310	10870+1-2	Apartament				0.00			-			288.72	288.72	96,753.41	27,834,644.54	27,834,644.54	
78	Enijano Pjeter	Pjetër Ndërk	Përfundim Përfundim	8310	10870+1-1	Apartament				0.00			-			288.72	288.72	96,753.41	27,834,644.54	27,834,644.54	
79	Shtet			8310	10882	Tsuall	205.00	205	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet dy ndertime te pafundim		
80	Shtet			8310	10881	Tsuall	183.00	183	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet rrugethet i pafundim		
81	Shtet			8310	10880	Tsuall	149.00	149	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet rrugethet i pafundim		
82	Shtet			8310	10879	Tsuall	72.00	72	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet rrugethet i pafundim		
83	Sokol	Pal	Syle	8310	1078	Tsuall + Ndërtues	184.00	184	31,239.00	5,744,296.00			-			295.30	295.30	96,753.41	26,571,261.97	34,315,577.97	
84	Petri	Ndërk	Abazi	8310	10771	Tsuall + Ndërtues	180.00	180	31,239.00	5,619,420.00			-			80.00	80.00	96,753.41	7,740,272.80	13,359,692.80	
85	Adem	Sadik	Bashiri	8310	10777	Tsuall + Ndërtues	112.00	112	31,239.00	3,496,528.00			-			248.00	248.00	96,753.41	24,061,999.09	27,558,127.09	
86	Shtet			8310	10769	Tsuall	0.20	0.2	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet rrugethet i pafundim		
87	Shtet			8310	10767	Tsuall	263.00	263	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet ndertues me rr. pas. 10767-c2.		
88	Dritan	Luan	Gaci	8310	10044	Tsuall	121.63	114.9	31,239.00	3,587,063.30			-				0.00	3,587,063.30			
89	Shtet			8310	1076	Tsuall	110.00	2	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet rrugethet i pafundim		
90	Shtet			8310	10773	Tsuall	30.00	30	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet rrugethet i pafundim		
91	Shtet			8310	10772	Tsuall	425.00	425	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet rrugethet i pafundim		
92	Salit	Lutif	Shani	8310	10941	Tsuall + Ndërtues	307.00	307	31,239.00	9,594,233.00			-	10.30	10.30	947,118.19	196.30	196.30	96,753.41	16,992,694.38	26,124,245.97
93	Ilir	Hall	Sedi	8310	10821	Tsuall + Ndërtues	171.00	171	31,239.00	5,338,449.00			-			44.40	44.40	96,753.41	4,295,853.40	9,634,300.40	
94	Falmer	Hall	Sedi	8310	10854	Tsuall + Ndërtues	68.00	68	31,239.00	2,122,892.00			-			94.80	38.90	96,753.41	3,763,707.65	5,886,599.65	
95	Shtet			8310	10885		250.00	250	0.00	0.00			-				0.00	0.00	proes konfirmimi		
96	Behje	Rehim	Noka	8310	10766	Tsuall + Ndërtues	64.00	64	31,239.00	1,998,016.00			-			200.70	200.70	96,753.41	19,418,499.39	21,416,425.39	
97	Shtet			8310	10826	Tsuall	21.00	21	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Te plotsohen sip. e kësajve		
98	Fajza Fred	Hekuran (Fajza)	Rapazj Rapazj	8310	10835	Tsuall + Ndërtues	118.00	34	31,239.00	1,863,446.00			-			156.40	156.40	96,753.41	15,132,231.32	16,193,679.32	
99	Bukurie		Cara	8310	10280-ND	Ndërtues				0.00			-			50.00	50.00	96,753.41	4,837,670.50	4,837,670.50	
100	Shtet			8310	10765	Tsuall	45.00	27	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Ndërtues rrugethet mbi tsuallin me rr. pasur 10280, me pruror shtet.		
101	Shtet			8310	1048	Tsuall	135.00	41	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Mbi keni tsuall ridothet ndertues me rr. pas. 10765-c2 si dhe rrugethet i pafundim		
102	Shtet			8310	10760	Tsuall	53.00	53	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Për saktësim		
103	Heshi	Xhevdet	Almeta	8310	10952	Tsuall + Ndërtues	240.00	157	31,239.00	490,136.30			-				0.00	0.00			
104	Shtet			8310	10826	Tsuall	22.00	5.8	0.00	0.00			-				0.00	0.00			



105	Hamit	Islam	Mollaj	8310	10625	Tsuall + Ndërtesë	78.00	21	31,219.00	665,599.00			-					0.00	665,599.00	
106		Shtet		8310	10779	Tsuall	22.00	7.8	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Më këtu tsuall ndodhet një ndërtim i paligjshëm.
107	Besnik Përpash	Ramazan Gërp	Tarja Abdullaj	8310	10757	Tsuall	47.00	16.7	31,219.00	521,367.30			-					0.00	521,367.30	
108	Besnik	Ramazan	Tarja	8310	10757-1-1	Apartament				0.00			-			29.10	29.10	96,793.41	2,815,524.23	2,815,524.23
109	Dritan Elia	Mehmet Enver	Abazaj Abazaj	8310	10757-1-2	Apartament				0.00			-			47.00	47.00	96,793.41	4,547,410.27	4,547,410.27
110		Shtet		8310	10720	Tsuall	33.00	21.4	0.00	0.00			-					0.00	0.00	
111		Shtet		8310	10718	Tsuall	1,056.00	1056	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Më këtu tsuall ndodhen dy ndërtime të paligjshme.
112	Sul	Ramadan	Cal	8310	10022	Tsuall + Ndërtesë	296.80	44.2	31,219.00	1,379,879.80			-					0.00	1,379,879.80	
113		Shtet		8310	10038	Tsuall	199.00	199	0.00	0.00			-					0.00	0.00	
114	Marash	Pjeter	Cjoka	8310	10907	Tsuall + Ndërtesë	297.00	297	31,219.00	9,272,043.00			-			216.60	96,793.41	21,150,295.43	30,422,338.43	
115		Shtet		8310	10711	Tsuall	248.00	248	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Më këtu tsuall ndodhen dy ndërtime të paligjshme.
116		Shtet		8310	10456	Tsuall	28.00	28	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Më këtu tsuall ndodhet një ndërtim i paligjshëm.
117	Rqet	Ymer	Cena	8310	10023	Tsuall + Ndërtesë	419.00	249	31,219.00	7,773,531.00			-			477.40	477.40	96,793.41	46,190,077.93	53,963,609.93
118		Shtet		8310	10730	Tsuall	629.00	629	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Më këtu tsuall ndodhen dy ndërtime të paligjshme.
119		Shtet		8310	109	Tsuall	379.00	379	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Më këtu tsuall ndodhen dy ndërtime të paligjshme.
120	Cjin	Prek	Kola	8310	10819	Tsuall + Ndërtesë	219.00	139.8	31,219.00	4,364,416.20			-			90.40	90.40	96,793.41	8,746,508.26	13,110,924.46
121		Shtet		8310	10820	Tsuall	18.60	12.5	0.00	0.00			-					0.00	0.00	
122		Shtet		8310	2103	Tsuall	134.00	87.7	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Përpash Burim Aliq dhe ka dy ndërtim të paligjshëm.
123		Shtet		8310	2477	Tsuall	111.00	1.8	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Shender Ismail Sheh, Raymond Shender Sheh, Ejgon Shender Sheh dhe ka një ndërtim të paligjshëm.
124		Shtet		8310	2476	Tsuall	181.00	181	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Loke Martin Marku dhe ka një ndërtim të paligjshëm.
125		Shtet		8310	2475	Tsuall	99.00	99	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Gjin Dede Qehaja dhe ka një ndërtim të paligjshëm.
126		Shtet		8310	2101	Tsuall	235.00	159	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Nivruz Murtez Myftet dhe ka dy ndërtim të paligjshëm.
127		Shtet		8310	2474	Tsuall	135.00	135	0.00	0.00			-					0.00	0.00	
128		Shtet		8310	2481	Tsuall	76.00	76	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Nibuz Pjeter Bungu dhe ka një ndërtim të paligjshëm.
129		Shtet		8310	2473	Tsuall	42.00	15	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Sabah Halim Rama dhe ka një ndërtim të paligjshëm.
130	Selim	Zenet	Gjonaj	8310	2482	Tsuall + Ndërtesë	89.10	89.10	31,219.00	2,781,612.90			-			163.70	163.70	96,793.41	15,838,531.22	18,620,146.12
131	Kudret	Shaban	Peri	8310	2702	Tsuall + Ndërtesë	262.00	96.2	31,219.00	3,003,267.80			-					0.00	3,003,267.80	
132		Shtet		8310	2703	Tsuall	16.00	16	0.00	0.00			-					0.00	0.00	
133		Shtet		8310	2532	Tsuall	252.00	176	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga ... dhe ka një ndërtim të paligjshëm.
134	Ramazan	Ferhat	Hys	8310	2125	Tsuall + Ndërtesë	363.00	6.5	31,219.00	292,923.50			-					0.00	292,923.50	
135	Asrit	Aqif	Doku	8310	2464	Tsuall + Ndërtesë	233.00	48.6	31,219.00	1,517,343.40			-					0.00	1,517,343.40	
136		Shtet		8310	2123	Tsuall	341.78	8.6	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Arben dhe fit Cam dhe ka dy ndërtim të paligjshëm.
137		Shtet		8310	2632	Tsuall	115.00	6.6	0.00	0.00			-					0.00	0.00	
138	Xhelil	Vesil	Duka	8310	2631	Tsuall + Ndërtesë	319.00	182.8	31,219.00	5,706,833.20			-			148.80	148.80	96,793.41	13,622,880.13	19,329,713.33
139		Shtet		8310	2633	Tsuall	13.00	13	0.00	0.00			-					0.00	0.00	
140	Gazmen	Shaqir	Ndreu	8310	2489	Tsuall + Ndërtesë	349.00	2.2	31,219.00	68,681.80			-					0.00	68,681.80	Blloket në favor të BKT për shumen 1,400,000 lek
141	Blendi	Rrap	Mazeku	8310	2723	Tsuall	10,873.00	396	31,219.00	12,425,162.00			-					0.00	12,425,162.00	Më këtu pasuri ka dy ndërtime të paligjshme.
142	Blendi	Rrap	Mazeku	8310	2734	Tsuall	312.00	312	31,219.00	9,740,328.00			-					0.00	9,740,328.00	



143	Shtet			8310	270	Tsuall	312.00	849	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Agim Ibrahim Kaloshi dhe ka dy ndërtim të palligjshëm	
144	Sazan	Roudem	Subaj	8310	2896	Tsuall + Ndërtesë	272.00	175	31,239.00	5,463,325.00			-		227.20	227.20	96,793.41	21,982,374.75	27,446,699.75	
145	Shtet			8310	264	Tsuall	244.00	13	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Mirash Mark Shpendi dhe ka një ndërtim të palligjshëm	
146	Rina	Milan	Dedinej	8310	263	Tsuall + Ndërtesë	292.00	292	31,239.00	9,115,948.00			-		229.80	229.80	96,793.41	21,266,399.52	30,382,347.52	
147	Gjin	Lapur	Pjetergjokaj	8310	262	Tsuall + Ndërtesë	273.00	249	31,239.00	7,773,531.00			-		221.10	221.10	96,793.41	21,382,178.95	29,165,709.95	
148	Shtet			8310	251	Tsuall	149.00	106	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Sajmir Mehmet Coka dhe ka një ndërtim të palligjshëm	
149	Shtet			8310	253	Tsuall + Ndërtesë	149.00	17	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Sokol Zef Vukaj dhe ka një ndërtim të palligjshëm	
150	Shtet			8310	254	Tsuall	163.00	77	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Albertin Brenari dhe ka një ndërtim të palligjshëm	
151	Shtet			8310	249	Tsuall	128.00	74	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Dalip Sagiri dhe ka një ndërtim të palligjshëm	
152	Shtet			8310	247	Tsuall	409.00	409	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Biter Colaj, Abaz Memia dhe ka një ndërtim të palligjshëm	
153	Shtet			8310	2429	Tsuall	122.00	122	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Bajdar Ibrahim Drenka dhe ka një ndërtim të palligjshëm	
154	Shtet			8310	2430	Tsuall	279.00	279	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Gjin Ded Qehaja dhe ka një ndërtim të palligjshëm	
155	Shtet			8310	242	Tsuall	263.00	263	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Zaim Gjeshi dhe ka një ndërtim të palligjshëm	
156	Shtet			8310	240	Tsuall	352.00	259	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Ibrahim Isuf Cani dhe ka një ndërtim të palligjshëm	
157	Mufti	Elmes	Kulemani	8310	238	Tsuall + Ndërtesë	246.00	246	31,239.00	7,679,874.00			-		107.20	107.20	96,793.41	10,371,965.55	18,051,839.55	
158	Pirviz	Aziz	Kulemani	8310	239	Tsuall + Ndërtesë	529.00	529	31,239.00	16,514,893.00			-		229.80	229.80	96,793.41	21,247,048.84	37,761,899.84	
159	Gëzim	Pjeter	Aliq	8310	220	Tsuall + Nd	395	203	31,239.00	633,745.70			-				0.00	633,745.70		
160	Ismet	Muhamrem	Derishi	8310	2683	Tsuall + Ndërtesë	280.00	297.3	31,239.00	8,032,648.70			-		312.10	312.10	96,793.41	30,196,739.26	38,229,387.96	
161	Shtet			8310	2682	Tsuall	34.70	34.7	0.00	0.00			-				0.00	0.00		
162	Shtet			8310	2771	Tsuall	420.00	420	0.00	0.00			-				0.00	0.00		
163	Bevrak	Ali	Madani	8310	2720	Tsuall + Ndërtesë	416.00	416	31,239.00	12,987,104.00			-		332.80	332.80	96,793.41	32,199,104.85	45,186,638.85	
164	Ndue Aze Duke Mira Sofit Pavlin Zote	Dede Dede Dede Dede Dede Dede Ndue	Toma Hasanaj Hyssraj Sokolli Hasanaj Toma	8310	2590	Tsuall + Ndërtesë	496.00	142.6	31,239.00	4,451,829.40			-		263.80	263.80	96,793.41	28,426,151.86	32,877,981.26	
165	Shtet			8310	2591	Tsuall	1,061.00	890	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Ndue Ded Toma dhe ka dy ndërtim të palligjshëm	
166	Shtet			8310	210	Tsuall	1,578.00	708	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Mehdi Shaban Peqja dhe ka një ndërtim të palligjshëm	
167	Shtet			8310	2594	Tsuall	753.00	183	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Lela Pavella Sika ndërtim pa kujë	
168	Agim	Cerciz	Selimi	8310	284-ND9	Ndërtesë			0.00				-	288	271.00	2,227,791.20		0.00	2,227,791.20	Ndërtim vep mbi pasuritë me akt "Dritë ne zgjidhjen e problemit të krijuar nga regjistrimi i pasurive të shtetit hipotekuar"
169	Agim	Cerciz	Selimi	8310	284-ND8	Ndërtesë			0.00				-	766	766.00	6,919,664.00		0.00	6,919,664.00	
170	Agim	Cerciz	Selimi	8310	284-ND4	Ndërtesë			0.00				-	615	615.00	5,930,032.40		0.00	5,930,032.40	Ndërtim vep mbi pasuritë me akt "Dritë ne zgjidhjen e problemit të krijuar nga regjistrimi i pasurive të shtetit hipotekuar"
171	Kolë	Pal	Progri	8310	282	Tsuall + Ndërtesë	217.00	37	31,239.00	1,195,103.00			-		184.30	184.30	96,793.41	17,831,653.46	18,086,796.46	
172	Mirash	Ndue	Vukaj	8310	283	Tsuall + Ndërtesë	446.00	425.2	31,239.00	13,274,318.80			-		221.50	221.50	96,793.41	21,430,880.32	34,705,199.12	Kjo pasuri është okupuar nga Mirash Ndue Vukaj dhe ka një ndërtim të palligjshëm
173	Prof	Dede	Kolmrecaj	8310	272	Tsuall + Ndërtesë	478.00	474.3	31,239.00	14,807,171.70			-		399.00	399.00	96,793.41	38,604,610.59	53,411,782.29	Ne proces konfirmimi
174	Mexhë	Ali	Hida	8310	271	Tsuall + Ndërtesë	400.00	400	31,239.00	12,487,600.00			-		68.00	68.00	96,793.41	6,579,231.88	19,066,831.88	
175	Shtet			8310	2735	Tsuall	89.50	71	0.00	0.00			-				0.00	0.00		



176	Artan	Koli	Cerma	8310	2714	Tsuall + Ndërtesë	220.50	220.5	31,219.00	6,883,789.50			-			554.50	554.50	96,753.41	53,649,765.85	60,533,055.35		Kjo pasuri është okupuar nga Persaimit Hekuran Mëllaj dhe ka dy ndërtim të pajtshëm	
177	Shtet			8310	2439	Tsuall	162.50	110	0.00	0.00			-						0.00	0.00		Kjo pasuri është okupuar nga Rastim Ramazan Mecani dhe ka një ndërtim të pajtshëm	
178	Shtet			8310	2773	Tsuall	195.00	79	0.00	0.00			-						0.00	0.00		Kjo pasuri është okupuar nga Rastim Ramazan Mecani dhe ka një ndërtim të pajtshëm	
179	Alben Constructioni SH.PK			8310	265	Tsuall	594.00	413.5	31,219.00	12,909,056.50			-						0.00	12,909,056.50		Kjo pasuri është okupuar nga Fran Milan Kolodre dhe ka dy ndërtim të pajtshëm	
180	Shtet			8310	2444	Tsuall	300.00	300	0.00	0.00			-						0.00	0.00		Kjo pasuri është okupuar nga Fran Milan Kolodre dhe ka dy ndërtim të pajtshëm	
181	Shtet			8310	2428	Tsuall		304	0.00	0.00			-						0.00	0.00		Kjo pasuri është okupuar nga Mark Milan Kolodre dhe ka dy ndërtim të pajtshëm	
182	Kadri	All	Hida	8310	2736	Tsuall + Ndërtesë	197.00	197	31,219.00	6,159,143.00			-			202	202	96,753.41	19,544,188.82	25,694,333.82			
183	Qemil	All	Hida	8310	2521	Tsuall + Ndërtesë	150.00	95.2	31,219.00	2,972,048.80			-			127.10	127.10	96,753.41	12,297,358.41	15,269,407.21			
184	Plogena	Qemil	Bala	8310	2734	Tsuall + Ndërtesë	189.00	43.3	31,219.00	1,351,752.70			-			79.50	79.50	96,753.41	7,892,896.10	9,043,678.80			
185	Shtet			8310	2426	Tsuall	103.00	103	0.00	0.00			-						0.00	0.00		Kjo pasuri është okupuar nga ... dhe ka një ndërtim të pajtshëm	
186	Shtet			8310	2036	Tsuall	256.00	255	0.00	0.00			-						0.00	0.00		Kjo pasuri është okupuar nga Simon Çobaj dhe ka një ndërtim të pajtshëm	
187	Memet	Shefqet	Leka	8310	2035	Tsuall + Ndërtesë	157.50	157.5	31,219.00	4,916,962.50			-			76.70	76.70	96,753.41	7,420,986.55	12,337,979.05			
188	Lacir	Zef	Dodaj	8310	2427	Tsuall + Ndërtesë	464.00	464	31,219.00	14,495,616.00			-			387.10	387.10	96,753.41	16,102,963.01	32,598,179.01			
189	Çijn	Lekë	Maricanaj	8310	2419	Tsuall + Ndërtesë	444.00	83.6	31,219.00	2,609,908.40			-						0.00	2,609,908.40			
190	Shëqërim	All	Hida	8310	2724	Tsuall + Ndërtesë	230.00	230	31,219.00	7,180,370.00			-			177.10	177.10	96,753.41	17,135,028.91	24,315,398.91			
191	Shtet			8310	2227	Tsuall	2,818.00	1240	0.00	0.00			-						0.00	0.00		Kjo pasuri është okupuar nga Vitet Deme Hasan, Et Deme Hasan, vëll Deme Hasan dhe ka 1 ndërtim të pajtshëm	
192	Shtet			8310	2026	Tsuall	900.00	900	0.00	0.00			-						0.00	0.00			
193	Shtet			8310	2589	Tsuall	1,311.00	135	0.00	0.00			-						0.00	0.00		Kjo pasuri është okupuar nga Fadil Sali Hyson dhe ka një ndërtim të pajtshëm	
194	Shtet			8310	2592	Tsuall	1,479.00	300	0.00	0.00			-						0.00	0.00		Kjo pasuri është okupuar nga Fatmir Fran Hasan dhe ka një ndërtim pa llogje	
195	Nazmi	Ibrahim	Zhguri	2884	2666	Tsuall	500.00	10.5	3,560.00	37,380.00			-						0.00	37,380.00			
196	Nazmi	Ibrahim	Zhguri	2884	2673	Tsuall + Ndërtesë	500.00	432.2	3,560.00	1,539,632.00			-			178.2	178.2	52,000.00	9,266,400.00	10,805,032.00			
197	Mehmut	Fadil	Shehu	2884	2694	Tsuall + Ndërtesë	416.70	546.3	3,560.00	1,243,598.00			-			139.9	139.9	52,000.00	7,222,800.00	8,466,398.00			
198	Atin	Hasan	Bozheku	2884	2949	Arë+Tsuall+Ndërtesë	450.00	350	3,560.00	12,46,000.00	100.00	100	448	44,800.00		455.5	455.5	52,000.00	23,686,000.00	24,974,800.00			
199	Neshmedin	Nafiz	Medullari	2884	3099	Tsuall + Ndërtesë	425.50	425.5	3,560.00	1,514,780.00			-			90.30	90.3	52,000.00	4,695,600.00	6,210,380.00			
200	Rushdi	Nafiz	Medullari	2884	30935	Tsuall + Ndërtesë	253.80	253.8	3,560.00	903,528.00			-			95.30	95.3	52,000.00	4,955,600.00	5,859,128.00		Mbi pasuritë është vendosur hipoteke ligjore.	
201	Pashter Sadik	Abdulla Isak	Altanaj Altanaj	2884	3054 ND1	Ndërtesë				0.00			-			140	140	52,000.00	7,280,000.00	7,280,000.00		Ndërtesa ngjitet mbi truallin me nr. pasurie 3094. Mbi pasuritë është vendosur hipoteke ligjore.	
202	Kujtim	Mehdi	Krasni	2884	30911	Tsuall + Ndërtesë	278.00	142.5	3,560.00	507,300.00			-			176.6	176.60	52,000.00	9,183,200.00	9,690,500.00			
203	Ramiz Zyfi	Zyfi Hyari	Altanaj Altanaj	2884	2408 ND	Ndërtesë				0.00			-			116.20	116.20	52,000.00	6,042,400.00	6,042,400.00		Vendoset hipoteke ligjore deri ne shlyerjen e detyrimit per truallin prane Alucet.	
204	Esat	Rastim	Altanaj	2884	2407	Tsuall	500.00	500	3,560.00	1,780,000.00			-			178.40	178.40	52,000.00	9,276,800.00	11,056,800.00		rull ka seksionin D dhe E	
205	Artan	Mehdi	Altanaj	2884	2405	Tsuall	500.00	446.2	3,560.00	1,588,472.00			-						0.00	1,588,472.00		Mbi kete pasuri ndodhet godine hartimi me sip 300 m2 ne katin krahina perfluat me lege legjislative nr 70036239 dt 17.12.2016	
206	Nikollë Albana	Mark Januz	Çirraj	2884	24017	Tsuall + Ndërtesë	446.70	307.2	3,560.00	1,093,632.00			-			171.9	171.90	52,000.00	8,938,800.00	10,032,432.00			
207	Mehdi	Pajti	Daci	2884	334	Arë+Tsuall+Ndërtesë	940.00	6.3	3,560.00	22,428.00			-			117.70	117.70	52,000.00	6,120,400.00	6,142,828.00			
208	Lulezim	Xhemal	Hysoni	2884	328	Arë+Tsuall+Ndërtesë	500.00	399	3,560.00	1,420,440.00			-			109.90	109.90	52,000.00	5,714,800.00	7,136,240.00			
209	Shaqir Xhevdet, Hasan	Hasan, Semed, Shaqir	Hasa	2884	315 ND	Ndërtesë	163.30			0.00			-			466.5	466.50	52,000.00	24,258,000.00	24,258,000.00		Vendoset hipoteke ligjore deri ne shlyerjen e detyrimit per truallin prane ALUCET	
210	Feslim	Luft	Bala	2884	206	Arë+Tsuall+Ndërtesë	275.00	95	3,560.00	338,200.00			-			267.20	267.20	52,000.00	13,894,400.00	14,232,600.00			
211	Nikoll Mark	Nikol Nikoll	Zef Zef	2884	141	Tsuall	432.20	295	3,560.00	1,050,200.00			-	435.40	435.40	13,273,713.00	201.40	201.40	52,000.00	10,472,800.00	24,796,713.00		



212	Elmira	Hachim	Ndreu	1066	9898	Tsuall + Ndërtesë	500.00	290	3,560.00	1,032,400.00				-	792.4	792.4	20,957,821.95	683.60	683.60	52,000.00	35,947,200.00	57,537,521.95	
213	Flutura	Sali	Hysa	1066	9899	Tsuall + Ndërtesë	338.30	338.3	3,560.00	1,204,348.00				-				543.00	543.00	52,000.00	7,436,000.00	8,040,348.00	
214	Maj	Renhep	Dardha	1066	98910	Tsuall + Ndërtesë	472.40	425.7	3,560.00	1,515,482.00				-	30.5	30.5	792,177.30	388.1	388.10	52,000.00	9,781,200.00	12,088,669.30	
215	Bledan, Besmir, Dag	Razim Razim Vellesi Vellesi		1066	9897	Tsuall + Ndërtesë	410.80	154	3,560.00	548,240.00				-	133.4	133.4	3,039,850.95	188.10	291.20	52,000.00	15,142,400.00	16,730,490.95	
216	Kujtim	Hajdar	Cehani	1066	98911	Tsuall + Ndërtesë	380.20	393.2	3,560.00	1,369,112.00				-				548.20	548.20	52,000.00	7,706,400.00	9,095,512.00	
217	Nebi	Hasan	Domri	1066	2882	Tsuall + Ndërtesë	369.40	369.4	3,560.00	1,315,064.00				-				131.10	131.10	52,000.00	6,817,200.00	8,132,264.00	
218	Kacibrot	Bullgar	Belishta	1066	98914	Tsuall + Ndërtesë	152.90	138	3,560.00	491,280.00				-				76.40	76.40	52,000.00	3,972,800.00	4,464,080.00	
219	Selmen	Halki	Lotaj	1066	262-Nd	Ndërtesë				0.00				-				81.90	81.90	52,000.00	4,258,800.00	4,258,800.00	Pesunta të bashkuar nga drejtoria e Akademit Kriminel
220	Jetrnor	Ymer	Zemullari	1066	2630	Tsuall + Ndërtesë	264.00	264	3,560.00	939,840.00				-				84.00	84.00	52,000.00	4,366,000.00	5,307,840.00	
221	Agim	Hasim	Çakmashi	1066	2631	Tsuall + Ndërtesë	117.20	117.2	3,560.00	417,232.00				-				136.40	136.40	52,000.00	7,062,800.00	7,530,032.00	
222	Peit	Zylfer	Hamoll	1066	2692	Tsuall + Ndërtesë	481.20	350	3,560.00	534,000.00				-				389.97	389.97	52,000.00	5,666,440.00	6,200,440.00	
223	Shpejtim	Hekuran	Salo	1066	240	Tsuall + Ndërtesë	307.50	307.5	3,560.00	1,094,700.00				-				194.40	194.40	52,000.00	10,108,000.00	11,203,000.00	
224	Leonard, Taulant, Rendi	Shpëtim, Rendi, Sali	Sali, Çaukullari, Çaukullari	1066	2291 Nd	Ndërtesë				0.00				-	475.5	475.5	15,643,967.00	608.00	608.00	52,000.00	31,616,000.00	47,259,967.00	Vendoset hipoteka ligjore deri në shlyerjen e detyrimit për tsuallin
225	Edmond	Nazmi	Peci	1066	23701	Tsuall + Ndërtesë	286.60	263.5	3,560.00	962,460.00				-				263.50	263.50	52,000.00	13,382,000.00	14,084,460.00	
226	Mehmet	Ramadan	Muxha	1066	23612	Tsuall + Ndërtesë	246.60	246	3,560.00	875,760.00				-				204.00	204.00	52,000.00	10,008,000.00	11,483,760.00	
227	Gerçin	Abaz	Qesari	1066	2369	Tsuall + Ndërtesë	238.50	238.5	3,560.00	848,060.00				-				88.20	88.20	52,000.00	4,986,400.00	5,435,460.00	Vendoset kufizim deri në shlyerjen e takses së rëndësive infrastrukturale për ligjen e bashkuar
228	Yli	Ibrahim	Metodi	1066	2219 Nd	Ndërtesë				0.00				-				110.50	110.50	52,000.00	5,746,000.00	5,746,000.00	Vendoset hipoteka ligjore deri në shlyerjen e detyrimit për tsuallin pranë ALU2044. Njo rëndësive ndërtet me pasuritë nr. 2219 vot 15827 dk 1065
229	Yli	Ibrahim	Metodi	1066	2219 NdL	Ndërtesë				0.00				-				20.50	20.50	52,000.00	1,066,000.00	1,066,000.00	Vendoset hipoteka ligjore deri në shlyerjen e detyrimit për tsuallin pranë ALU2044
230	Asrit	Peit	Basha	1066	2201	Tsuall + Ndërtesë	350.80	58.3	3,560.00	207,548.00				-				208.00	208.40	52,000.00	10,836,800.00	11,044,348.00	
231	Mehmet	Ramë	Musaj	1066	2168	Tsuall + Ndërtesë	333.70	269	3,560.00	957,640.00				-				577.30	577.30	52,000.00	30,019,600.00	30,977,240.00	
232	Behar	Qemil	Beqiraj	1066	11962	Tsuall + Ndërtesë	496.40	102.1	3,560.00	363,476.00				-				326.96	326.96	52,000.00	17,469,400.00	17,852,876.00	
233	Shet			8120	2610	Tsuall	153.11	96	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Posekues Shpejtim
234	Shet			8120	2609	Tsuall	237.19	153	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Posekues Luntari Gici
235	PPV			8120	2608	Tsuall + Ndërtesë	140.56	50	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Posekues Agim Ahmet Xherbazi
236	Shet			8120	258	Tsuall	277.69	178	0.00	0.00				-							0.00	0.00	
237	PPV			8120	2779	Tsuall	311.39	396	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Posekues Idiz Ramadan Krasniq
238	Shet			8120	2687	Tsuall	182.43	161.5	0.00	0.00				-							0.00	0.00	
239	PPV			8120	2607	Tsuall + Ndërtesë	173.67	80.5	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Posekues Meris Ahmet Tushe
240	PPV			8120	2606	Tsuall + Ndërtesë	107.77	96	0.00	0.00				-							0.00	0.00	
241	PPV			8120	2604	Tsuall + Ndërtesë	288.03	7	0.00	0.00				-							0.00	0.00	
242	PPV			8120	2792	Tsuall	665.61	136	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Posekues Niphar bashkeprone Haxhi Poluneli, ka 1 ndërtim pa lege
243	Shet			8120	31	Tsuall	7,560.21	2454	0.00	0.00				-							0.00	0.00	
244	Shet			8120	34	Tsuall	7,560.87	1952.5	0.00	0.00				-							0.00	0.00	
245	Rino	Beqir	Jonay	8120	3436	Tsuall + Ndërtesë	32,690.00	2896	29,106.00	84,290,916.00				-							0.00	84,290,916.00	Mbi kete tsuall genden ndërtet nr. 3440nd, 3447nd, 3448nd, 3450nd dhe 3453nd dk 8120. Tsuallit me qira. Kufizim mungon dokumentacioni ne arhive
246	Xhevar	Hasan	Popshini	8120	37	Tsuall + Ndërtesë	189.70	264	29,106.00	859,716.40				-				114.06	114.06	81,666.61	9,314,893.54	10,170,609.94	
247	PPV			8120	312	Tsuall	636.69	639	0.00	0.00				-							0.00	0.00	Posekues Seif Ibrahim Alushi
248	Nishat	Ibrahim	Alushi	8120	313	Tsuall + Ndërtesë	162.10	131.8	29,106.00	3,836,170.80				-				75.60	75.60	81,666.61	6,173,996.72	10,010,166.52	
249	Sham	Imer	Hida	8120	3483	Tsuall + Ndërtesë	104.65	134.5	29,106.00	3,914,757.00				-				80.40	80.40	81,666.61	6,965,996.44	10,480,752.44	
250	PPV			8120	3454	Tsuall	140.02	140	0.00	0.00				-							0.00	0.00	



251	PPV			8120	314	Tsuall + Ndërtues	130.33	73	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Nishat Bashkim Alushi	
252	PPV			8120	3205	Tsuall + Ndërtues	413.06	391	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Memris Ahmet Tusha	
253	PPV			8120	318	Tsuall + Ndërtues	665.27	342	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Xhebi Ymer Mëla	
254	PPV			8120	315	Tsuall + Ndërtues	269.33	70	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Mëla Ramazan Kosirngj	
255	PPV			8120	317	Tsuall + Ndërtues	538.18	398.1	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Altin Sulejman Veseli	
256	PPV			8120	316	Tsuall + Ndërtues	140.76	63	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Agim Ahmet Xhemati	
257	Ruzhdi Islam	Nazif Nazif	Lumi Lumi	8120	3469	Tsuall + Ndërtues	299.80	127.7	29,106.00	3,716,836.20			-			267.00	267.00	81,666.61	21,804,984.87	29,021,821.07	
258	PPV			8120	3460	Tsuall	458.73	125.3	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
259	PPV			8120	3204	Tsuall + Ndërtues	1,142.39	665	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Ka 2 ndërtim pa llogj. Posedues Besnik Qemal Oxhi	
260	PPV			8120	3470	Tsuall	1,265.24	50	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Më këtu pasuri ngjites ndërtues me nr 31548nd vol60 fq.12	
261	Besim	Kapllan	Aruci	8120	323	Tsuall	301.80	2	29,106.00	58,212.00			-					0.00	58,212.00		
262	PPV			8120	326	Tsuall + Ndërtues	306.35	282	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Ashim Qemal Oxhi	
263	PPV			8120	327	Tsuall + Ndërtues	256.63	252	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Pellumb Daliq Demi	
264	PPV			8120	329	Tsuall	565.59	534	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Ka 5 ndërtim pa llogj. Posedues Daliq Karamani	
265	PPV			8120	328	Tsuall + Ndërtues	102.53	69	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
266	Sheet			8120	3141	Tsuall	20.65	20.65	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
267	Drita	Prang	Laliq	8120	3432	Tsuall + Ndërtues	124.30	86.1	29,106.00	2,506,026.60			-			95.5	94.5	81,666.61	7,717,484.69	10,223,521.25	Iqje iqj për godine barim rqi hut
268	Enjano	Prang	Lugli	8120	3428	Tsuall + Ndërtues	176.80	136.4	29,106.00	3,970,058.40			-			185.5	185.5	81,666.61	15,149,156.16	19,119,214.56	Iqje iqj për godine barim rqi hut
269	PPV			8120	330	Tsuall + Ndërtues	255.06	255.6	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Ardit Tahir Xhebiu	
270	PPV			8120	333	Tsuall + Ndërtues	469.46	397	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Tonin Nikoll Gjermani	
271	PPV			8120	4232	Tsuall + Ndërtues	1,071.46	948.5	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Simon Dod Lieshi	
272	PPV			8120	4482	Tsuall + Ndërtues	210.24	139	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Rifat Hasan Duko	
273	PPV			8120	4463	Tsuall	548.51	530	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Ferdinand Lieshi	
274	PPV			8120	4253	Tsuall + Ndërtues	812.41	292	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Gëzim Feta Koci	
275	PPV			8120	4154	Tsuall + Ndërtues	2,239.76	480	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Më këtu tsuall ndodhen pasuritë nr 4154nd Posedues Selman Gëlar Karamani	
276	PPV			8120	4464	Tsuall	1,294.89	1081	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Më këtu tsuall ndodhen pasuritë nr 4156 nd dhe nr 4155nd, si dhe dy ndërtim pa llogj.	
277	Sheet			8120	4206	Tsuall	854.95	587	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Ka 1 ndërtim pa llogj	
278	Bashkëpronarët Sot			8120	4670	Tsuall	253.30	2.6	29,106.00	75,675.60			-					0.00	75,675.60		
279	PPV			8120	4671	Tsuall	537.02	210	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
280	Sheet			8120	4478	Tsuall	597.13	331	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
281	PPV			8120	4477	Tsuall	67.00	54	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedues Sadik Rustem Hekurja	
282	Myfti		Duro	8120	5672	Tsuall	3.20	3.2	29,106.00	93,139.20			-					0.00	93,139.20	nd terren është rrugë	
283	Myfti		Duro	8120	5673	Tsuall	64.30	31	29,106.00	902,286.00			-					0.00	902,286.00	nd terren është traktor	
284	Sheet			8120	563	Tsuall	187.70	47.7	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Ka 1 ndërtim pa llogj	
285	Demi	Mesht	Haka	8120	5830	Tsuall	75.00	55.6	29,106.00	1,619,293.60			-					0.00	1,619,293.60		
286	Bashkëpronarët Haka			8120	5829	Tsuall	75.00	75	29,106.00	2,182,950.00			-					0.00	2,182,950.00		
287	Bukurish		Lieshi	8120	5670	Tsuall	27.00	27	29,106.00	795,862.00			-					0.00	795,862.00	Nd terren është traktor	
288	Bukurish		Lieshi	8120	5671	Tsuall	190.00	193	29,106.00	5,617,458.00			-					0.00	5,617,458.00		
289	Sheet			8120	5900	Tsuall	30.28	30.2	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
290	Bashkëpronarët Liq dhe Hoxha			8120	5239	Tsuall	80.00	80	29,106.00	2,329,480.00			-					0.00	2,329,480.00		
291	Sheet			8120	501	Tsuall	122.36	122.3	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
292	Sheet			8120	566	Tsuall + Ndërtues	348.33	193	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Posedim Dall osman Sheta	
293	Sheet			8120	9573	Tsuall + Ndërtues	325.75	36	0.00	0.00			-					0.00	0.00		



294	Sheet			8120	567	Tsuall + Ndërtues	216.39	60	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
295	Sheet			8120	568	Tsuall + Ndërtues	179.24	36	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
296	Sheet			8120	569	Tsuall + Ndërtues	396.81	9	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
297	Sheet			8120	5697	Tsuall	661.56	262	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
298	Sheet			8120	5695	Tsuall	1,419.35	40	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
299	Sheet			8120	5754	Tsuall	1,356.52	15	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
300	Sheet			8120	5756	Tsuall	256.26	78	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Okupues Fati Bode	
301	Sheet			8120	5755	Tsuall + Ndërtues	875.71	725	0.00	0.00			-					0.00	0.00	e okupuar	
302	Sheet			8120	5698	Tsuall + Ndërtues	766.52	493.7	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Okupues Shetfigjet Mema	
303	Sheet			8120	5636	Tsuall + Ndërtues	239.24	14	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
304	Sheet			8120	5215	Tsuall + Ndërtues	227.00	44.3	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
305	Sheet			8120	5638	Tsuall + Ndërtues	353.65	317.4	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
306	Nat	Abecdi	Selimej	8120	5489	Tsuall + Ndërtues	196.01	196.01	29,106.00	5,705,007.06			-			316.5	316.5	81,666.61	25,947,482.07	31,652,549.13	
307	Sheet			8120	5216	Tsuall	512.05	445	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
308	Sheet			8120	5217	Tsuall	960.49	85	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
309	Sheet			8120	5639	Tsuall	320.01	209	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
310	Sheet			8120	5224	Tsuall + Ndërtues	26,410.02	7895	0.00	0.00			-					0.00	0.00	hi administrim të Min. së Bujqësisë,	
311	Bashkëpunuesit Kolonel, Lirnova, Shkull, Papatia			8120	5236	Tsuall	12,011.70	6089.6	29,106.00	177,343,897.60			-					0.00	177,343,897.60	Mbi tërësi ndodhen që ndodhen në llog. Ka mbivendosje.	
312	Sheet			8120	5225	Tsuall	19,780.04	584	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
313	Deshamir	Rakip	Doçi	8120	5230	Tsuall	47.00	2.8	29,106.00	81,496.80			-					0.00	81,496.80	Rregulluar tëp zhvendosje	
314	PPV			8120	5276	Tsuall	67.14	40	0.00	0.00			-					0.00	0.00		
315	Pei	Gjon	Prea	8120	5630	Tsuall + Ndërtues	399.00	45.6	29,106.00	1,327,233.60			-					0.00	1,327,233.60		
316	Shetfigjet	Zenel	Durmisht	8120	5774	Tsuall + Ndërtues	223.00	17.6	29,106.00	632,855.60			-					0.00	632,855.60		
317	Bashkëpunuesit Kaca			8120	5273	Tsuall	1,060.00	23.5	29,106.00	683,961.60			-					0.00	683,961.60	Mbi tërësi pasuri posicionohen ndërtues në 5/526-Ad vdi. 63 fq 129	
318	Mustafa	Rahim	Avdu	8110	796	Tsuall	410.00	216.2	23,703.00	5,124,988.60			-					0.00	5,124,988.60	Proces konfirmimi nga ASB-K	
319	Bashkëpunuesit Ndëro, Bashkëpunuesit, Korsten, Mylla, Kokoristi			8110	9477	Tsuall	1,579.00	181.3	23,703.00	4,297,263.90			-					0.00	4,297,263.90	proces konfirmimi nga ASB-K	
320	Sheet			8110	941	Tsuall	419.30	159	0.00	0.00			-					0.00	0.00	proces konfirmimi nga ASB-K	
321	Sheet			8110	943	Tsuall	534.10	534	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Fatmir Duka ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASB-K	
322	Sheet			8110	942	Tsuall	231.20	214	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Blerim Saliu Hoxha ka dy ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASB-K	
323	Sheet			8110	944	Tsuall	1,131.00	361	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Z. Haxhemaj, proces konfirmimi nga ASB-K	
324	Sheet			8110	953	Tsuall	427.00	191	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Shyqir Reshep Barri, proces konfirmimi nga ASB-K	
325	Sheet			8110	954	Tsuall	380.80	275	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Fluturim Bajram Kallmeti ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASB-K	
326	Sheet			8110	955	Tsuall	286.60	350	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Dreqush Tomari Shkembja ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASB-K	
327	Sheet			8110	958	Tsuall	630.20	630	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Mirat Kollari ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASB-K	
328	Sheet			8110	957	Tsuall	882.00	417	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Arben Gellur Karasani ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASB-K	
329	Sheet			8110	9529	Tsuall	709.00	324	0.00	0.00			-					0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Arben Gellur Karasani ka një ndërtim të palligjshëm,	



																				proces konfirmimi nga ASH-K
330	Shëtit		8110	9593	Tisual	537.10	533	0.00	0.00			-						0.00	0.00	proces konfirmimi nga ASH-K
331	Shëtit		8110	9560	Tisual	652.20	454.4	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Bërnëkë Istari Kambënjë ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
332	Shëtit		8110	9561	Tisual	736.80	712.4	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Shender Shëpë Kambënjë ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
333	Shëtit		8110	9562	Tisual	336.20	285	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Arni Hasan Meku ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
334	Shëtit		8110	9530	Tisual	488.60	484	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Elitë Shëqir Gurra ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
335	Shëtit		8110	9563	Tisual	356.70	356	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Harrit Shëqir Gurra ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
336	Shëtit		8110	9597	Tisual	325.80	283	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Ramazan Shëqir Gurra ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
337	Shëtit		8110	7540	Tisual	124.00	35.5	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Agim Fadil Derishi ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
338	Shëtit		8110	7028	Tisual	644.00	309	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Dëshmirë Bërnëkë Badi ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
339	Shëtit		8110	7029	Tisual	412.00	382	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Leonard Shëqir Altun ka dy ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
340	Shëtit		8110	7033	Tisual	713.00	697	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Altun Shëqir Altun, proces konfirmimi nga ASH-K
341	Shëtit		8110	7034	Tisual	857.00	223	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Lufte Ismail Shëra, proces konfirmimi nga ASH-K
342	Shëtit		8110	7035	Tisual	361.00	361	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Vërrëti Bagam Marka, Gëzim Bagam Marka, Lufte Bagam Marka ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
343	Shëtit		8110	7032	Tisual	1,311.00	717	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar, proces konfirmimi nga ASH-K
344	Shëtit		8110	7031	Tisual	1,062.00	165	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Lufte Ismail Shëra ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
345	Shëtit		8110	7039	Tisual	6.30	6.3	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Fadil Selim Kasa ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
346	Shëtit		8110	7037	Tisual	254.00	254	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Tahir Sëdri Curi ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
347	Shëtit		8110	7038	Tisual	335.00	321	0.00	0.00			-						0.00	0.00	proces konfirmimi nga ASH-K
348	Shëtit		8110	7030	Tisual	332.00	332	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Qemil Shëqir Prenç ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
349	Isuf			Polici	8110	7037	Tisual	353.00	311.3	25,106.00	9,060,697.80	-						0.00	9,060,697.80	Kjo pasuri është okupuar nga Viktor Ramadon Gjokani ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
350	Shëtit		8110	7032	Tisual	311.00	311	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Derwish Ramadon Gjokani ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
351	Shëtit		8110	7034	Tisual	303.00	303	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Metel Naxhuz Trina ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
352	Shëtit		8110	7036	Tisual	380.00	369	0.00	0.00			-						0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Kestariot Çerina Marka, proces konfirmimi nga ASH-K



353	Shëtit			8110	7035	Tisual	148.00	148	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Elat Ramazan Dëhu, proces konfirmimi nga ASH-K
354	Shëtit			8110	70404	Tisual	210.00	210	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Elat Ramazan Dëhu ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
355	Shëtit			8110	7043	Tisual	376.00	33	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Medt Agim Kaca ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
356	Shëtit			8110	70301	Tisual	400.00	387	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Besim Dalip Trulla ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
357	Shëtit			8110	70323	Tisual	345.00	29	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Besim Dalip Trulla ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
358	Shëtit			8110	70300	Tisual	164.00	134	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Nertir Seglin Shehri ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
359	Shëtit			8110	7044	Tisual	578.00	564	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Bajra Shaban Ndregjoni ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
360	Shëtit			8110	70402	Tisual	153.00	153	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Zyher Seglin Shehri ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
361	Shëtit			8110	7046	Tisual	224.00	168.5	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Dalfair Ramadan Ceriq ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
362	Shëtit			8110	7045	Tisual	235.00	149	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Husein Ramazan Tufa (Tufa) ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
363	Artan		Cakmashi	8110	7048	Tisual	108.00	109	23,703.00	2,583,627.00			-				0.00	2,583,627.00	Kjo pasuri është okupuar nga Osman Hasan Mareska ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
364	Shëtit			8110	7049	Tisual	238.00	128	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Lan Destan Lasku ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
365	Shëtit			8110	70325	Tisual	210.00	123.5	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Elat Lan Lasku ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
366	Shëtit			8110	70351	Tisual	15.90	15.9	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Muxet Ymer Basha ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
367	Shëtit			8110	7070	Tisual	366.00	328	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Muxet Ymer Basha ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
368	Shëtit			8110	7072	Tisual	164.00	69	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Marina Erik Blyku ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
369	Shëtit			8110	7074	Tisual	288.00	257	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Viktor Zef Matorika ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
370	Shëtit			8110	70381	Tisual	162.00	162	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Dli Hysen Matorika ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
371	Shëtit			8110	7069	Tisual	376.00	215	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Shën Taf Lasku ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
372	Shëtit			8110	70386	Tisual	28.00	28	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Shën Taf Lasku ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
373	Shëtit			8110	70383	Tisual	47.70	1.4	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Shën Taf Lasku ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
374	Shëtit			8110	70321	Tisual	791.00	666	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Fadil Hajdar Gjilena ka një ndërtim të palligjshëm, proces konfirmimi nga ASH-K
375	Shëtit			8170	36851	Tisual	145.00	90.3	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
376	Enxhëllashë Eux Sokut	All Gëgë Gjigj	Lati	8170	3697	Tisual	225.00	3.8	32,878.00	124,936.40			-				0.00	124,936.40	
377	Shëtit			8170	36571	Tisual	42.00	3	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Hysen Myrtazi, ka një ndërtim paqep.



378	Shëtit			8170	398	Tsuall	570.00	5	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Agjenti Hyeron Myrtazi, ka dy ndërtime pa kije.
379	Ep-Matja, Shëtit, Mërpesja, Kokonoz, Mançja, Heshu, Dervishi, Hoti, Kojnara			8170	31110	Tsuall	5,674.00	185.8	32,878.00	6,108,732.40			-				0.00	6,108,732.40	Më kete tsuall është rregjistruar në bazën e L.Legj, referenca me Nr. Pus 3895 Vot.25 të 34 të 8170.
380	Zef	Pjeter	Baba	8170	3430	Tsuall + Ndërtesë	300.00	117.8	32,878.00	3,873,028.40			-	200	200	6,622,361.20	0.00	12,495,409.60	proces konfirmimi nga ASHAK
381	Shëtit			8170	3137	Tsuall	19.00	19	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Engjell Mazreku ka një ndërtime pa kije.
382	Bad-Neproment Kokonoz, Kojnara, Mërpesja, Dervishi, Heshu, Mançja, Matja, Neshaku, Shëtit			8170	3258	Tsuall	2,465.00	218.9	32,878.00	7,195,994.20			-				0.00	7,195,994.20	Ndëson veprimet mbi pasuritë me shtatë ditë në zgjedhjen e problemet të krijuar nga rregjistrimi i parregullt në sistemin hipotekar.
383	Engjell		Mazreku	8170	3898ND	Ndërtesë				0.00			-	205	148.9	4,172,985.93	0.00	4,172,985.93	
384	Shëtit			8170	3902	Tsuall	77.70	46.6	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
385	Shëtit			8170	3140	Tsuall	7,762.80	257.6	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
386	Shëtit			8170	3162	Tsuall	148.00	11	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Durim Qemal L.N.
387	Durim Qemal	Qemal Qemal	Cela Cela	8170	3601	Tsuall	500.00	18.6	32,878.00	644,408.80			-				0.00	644,408.80	
388	Ep-Matja, Shëtit, Neshaku, Kokonoz, Mançja, Heshu, Dervishi, Hoti, Kojnara			8170	31039	Tsuall	9,107.00	2549.3	32,878.00	83,815,885.40			-				0.00	83,815,885.40	
389	Shëtit			8170	3609	Tsuall	24.00	24	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Sulejman Kallim Kuari ka një ndërtime pa kije.
390	Shëtit			8170	3670	Tsuall	54.00	37	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
391	Ep-Matja, Shëtit, Neshaku, Kokonoz, Mançja, Heshu, Dervishi, Hoti, Kojnara			8170	3945	Tsuall	3,856.00	730	32,878.00	24,000,940.00			-				0.00	24,000,940.00	
392	Shëtit			8170	3888	Tsuall	45.00	17	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
393	Shëtit			8170	3207	Tsuall	12	12	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Bajram Mustafë Myrta.
394	Ep-Matja, Shëtit, Neshaku, Kokonoz, Mançja, Heshu, Dervishi, Hoti, Kojnara			8170	31047	Tsuall	2,704.20	687.7	32,878.00	22,610,200.60			-				0.00	22,610,200.60	Më kete tsuall pozicionohet ND me Nr.Pus 3138-ND, Vot.13 të 65,26, 8170, në parafshë Heshu Doka.
395	Shëtit			8170	3208	Tsuall	12.00	12	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Mentor Kren Malushi.
396	Shëtit			8170	3011	Tsuall	313.00	295.6	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
397	Fatmirë Llesona Vjollca Yzair Alieti Egjendina Dervishi Klodien Bajmir	Resul Fatmir Fatmir Fatmir Fatmir Fatmir Fatmir	Qeto Laze Zere Qeto Dorri Spasinos Iselio Qeto Cela	8170	3766	Tsuall + Ndërtesë	299.10	252.7	32,878.00	8,308,270.60			-		302.7	95,396.64	28,876,562.93	37,184,833.53	Pasuria rregjistruhet në shumën 27,896,569.93 kije. Ky regjistrim është i vlefshëm deri në kryerjen e një transaksioni mbi pasuritë e rregjistruar. Në proces rikonfirmimi (brakt për lase përfundim).
398	Shëtit			8170	3724	Tsuall	7.00	7	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Nijazi Ismaili Lasi.
399	Shëtit			8170	3219	Tsuall	14.00	14	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Nijazi Ismaili Lasi, ka një ndërtime pa kije.
400	Sulejman		Kokonoz	8170	3839	Tsuall	1,412.60	68.8	32,878.00	2,282,006.40			-				0.00	2,282,006.40	
401	Shëtit			8170	3611	Tsuall	15	15	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
402	Shëtit			8170	3734	Tsuall	9	9	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
403	Shëtit			8170	3607	Tsuall	388	534	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar.
404	Agim	Hamit	Lena	8170	33942	Tsuall + Ndërtesë	281.20	842	32,878.00	2,768,327.60			-		118	118	95,396.64	11,256,803.92	14,025,131.12
405	Shëtit			8170	3605	Tsuall	169	105	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është e okupuar nga Fiqiri Ali Ieci, ka një ndërtime pa kije.
406	Shëtit			8170	3143	Tsuall	51.00	51	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
407	Hamit	Velo	Alba	8170	31460	Tsuall	1,167.00	692.7	32,878.00	22,774,590.80			-				0.00	22,774,590.80	
408	Shëtit			8170	3159	Tsuall	443.00	371	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Paredel Mito Kalligj ka një ndërtime pa kije.
409	Shëtit			8170	3154	Tsuall	496.00	480	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Emina Haxhi Tafaku ka një ndërtime pa kije.
410	Shëtit			8170	3586	Tsuall	22.00	22	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Sadete Haxhi Kadrieli ka një ndërtime pa kije.



411	Sheet			8170	3933	Thuall	287.00	287	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Arban Rrahmani Kullali ka një rrethim pa llogje
412	Sheet			8170	3932	Thuall	194.00	194	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Sulejman Kalem Kurti ka një rrethim pa llogje
413	Sheet			8170	3938	Thuall	348.00	348	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga Xheludin Kalem Kurti
414	Sheet			8170	3939	Thuall	266	266	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
415	Agron	Riza	Kolasi	8170	31008	Thuall + Ndërtues	165.90	80.2	32,878.00	2,636,815.60			-		342.70	342.70	95,396.64	32,892,428.53	35,329,244.13
416	Shihet			8170	30307	Thuall	16.00	16	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
417	Dritan Dëshnor	Qemal	Hajdimej	8170	30221	Thuall + Ndërtues	275.90	8.1	32,878.00	266,311.80			-				0.00	266,311.80	
418	Sheet			8170	30380	Thuall	9.70	9.7	0.00	0.00			-				0.00	0.00	
419	Ferit	Teki	Qeto	8170	30381	Thuall + Ndërtues	215.30	160.6	32,878.00	5,289,206.80			-			91.5	95,396.64	8,728,782.56	14,008,999.36
420	Njosi	Ismael	Laze	8170	30723	Thuall + Ndërtues	293.70	293.7	32,878.00	9,656,268.60			-			224	95,396.64	21,368,847.36	31,025,115.96
421	Sheet			8170	30222	Thuall	2,064.00	360.2	0.00	0.00			-				0.00	0.00	Kjo pasuri është okupuar nga : Tom Gjon Valbona, ka një rrethim pa llogje
422	Bibi Al Shupik			8310	10096-N1	Njosi			0.00			-	243.80	243.80	11,425,430.00		0.00	11,425,430.00	8840000 ne favor te Union Bank Sh.p. per shumen 300,000 Euro
423	Elis	Fadil	Coraj	8310	10096+1-1	Apartament			0.00			-			116.90	116.90	96,793.41	11,310,473.63	11,310,473.63
424	Naim	Aqif	Koltraka	8310	10096+1-5	Apartament			0.00			-			89.00	89.00	96,793.41	8,611,053.49	8,611,053.49
425	Kujtim Shupik	Qemal Hysem	Shehu	8310	10096+1-3	Apartament			0.00			-			100.00	100.00	96,793.41	9,675,341.00	9,675,341.00
426	Xhufajano	Gëzim	Qeti	8310	10096+1-2	Apartament			0.00			-			144.00	144.00	96,793.41	13,932,491.04	13,932,491.04
427	Dije	File	Sina	8310	10096+1-4	Apartament			0.00			-			90.00	90.00	96,793.41	8,707,806.90	8,707,806.90
428	Edip	Qemal	Daci	8310	10098	Thuall	236.00	26.5	31,239.00	827,362.90			-				0.00	827,362.90	
429	Jehon Arben	Zerijef	Beqaraj	8310	10815	Thuall	359.80	26.4	31,239.00	824,181.60			-				0.00	824,181.60	
430	Arben	Zerijef	Beqaraj	8310	10815+1-1	Apartament			0.00			-			117.3	117.3	96,793.41	11,349,174.99	11,349,174.99
431	Jehon	Zerijef	Beqaraj	8310	10815+1-2	Apartament			0.00			-			124.52	124.52	96,793.41	12,047,734.61	12,047,734.61
432	Arben	Zerijef	Beqaraj	8310	10815+1-3	Apartament			0.00			-			124.52	124.52	96,793.41	12,047,734.61	12,047,734.61
433	Xhemal	Haxhi	Gaci	8310	11025ND	Ndërtues			0.00			-			280	280	96,793.41	27,690,954.80	27,690,954.80
434	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926	Thuall	291.00	291	31,239.00	9,084,729.00			-				0.00	9,084,729.00	ne favor te Andresa Orjisa sipas Kontrates premerim shije
435	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926-N1	Njosi			0.00			-	256.6	256.6	7,772,956.07		0.00	7,772,956.07	
436	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-1	Apartament			0.00			-			67.3	67.3	96,793.41	6,511,504.49	6,511,504.49
437	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-2	Apartament			0.00			-			62.8	62.8	96,793.41	6,076,114.15	6,076,114.15
438	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-3	Apartament			0.00			-			106	106	96,793.41	10,255,861.46	10,255,861.46
439	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-4	Apartament			0.00			-			82.3	82.3	96,793.41	7,962,805.64	7,962,805.64
440	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-5	Apartament			0.00			-			67.3	67.3	96,793.41	6,511,504.49	6,511,504.49
441	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-6	Apartament			0.00			-			62.8	62.8	96,793.41	6,076,114.15	6,076,114.15
442	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-7	Apartament			0.00			-			106	106	96,793.41	10,255,861.46	10,255,861.46
443	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-8	Apartament			0.00			-			82.3	82.3	96,793.41	7,962,805.64	7,962,805.64
444	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-9	Apartament			0.00			-			67.3	67.3	96,793.41	6,511,504.49	6,511,504.49
445	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-10	Apartament			0.00			-			62.8	62.8	96,793.41	6,076,114.15	6,076,114.15
446	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-11	Apartament			0.00			-			106	106	96,793.41	10,255,861.46	10,255,861.46
447	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-12	Apartament			0.00			-			82.3	82.3	96,793.41	7,962,805.64	7,962,805.64
448	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-13	Apartament			0.00			-			67.3	67.3	96,793.41	6,511,504.49	6,511,504.49
449	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-14	Apartament			0.00			-			62.8	62.8	96,793.41	6,076,114.15	6,076,114.15
450	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10926+1-15	Apartament			0.00			-			106	106	96,793.41	10,255,861.46	10,255,861.46



																						2015/09/01 nr. 02.06.2012 Nol. M.Toro
451	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10920+1.16	Apartament			0.00				-				82.3	82.3	96,793.41	7,962,805.64	7,962,805.64	
452	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10920+1.17	Apartament			0.00				-				147	147	96,793.41	14,222,761.27	14,222,761.27	
453	Koci	Tahir	Tahiri	8310	10920+1.18	Apartament			0.00				-				105.1	105.1	96,793.41	10,168,783.39	10,168,783.39	
454	Sadete Rechvalje Blai Fajrete Kirete Eduard	Selim Hajredin Hajredin Hajredin Hajredin Hajredin	Zefqja Zijoni Zefqja Zefqja Zefqja Zefqja	2679	44043	Are			0.00	655	81.6	448	36,596.80							0.00	36,596.80	
455	Fajrete	Isuf	Gjoni	2679	440102	Are			0.00	600	7.4	448	3,315.20							0.00	3,315.20	
TOTALI								126196.56	1,076,770,333.66	1,395.00	189.00	1,344.00	84,672.00	5,932.20	5,857.60	147,710,595.39	22,431.88	23,315.28	10,854,429.09	1,898,142,898.26	3,122,708,495.31	

**VENDIM***(i shkurtuar)*

Gjykata e Rrethit Gjyqësor Fier me vendimin nr. 2, datë 15.4.2022, vendosi vijimin e veprimeve paraprake në dhomë këshillimi për njoftimin e kërkesës, për shpallje të zhdukur të shtetasit Muharrem Pelivani, i datëlindjes 18.2.1959 dhe njoftimin e kësaj kërkesë Njesisë Administrative Dërmenas.

*Shënim: Ky dokument është gjeneruar dhe vulosur me anë
të një procedure automatike nga një sistem elektronik
(Qendra e Botimeve Zyrtare)*

	Formati 61x86/8
--	-----------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2022

Adresa: Rr. “Nikolla Jorga”, Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006

Çmimi 288 lekë