**PLANI KOMBËTAR**

**I KËRKIM-SHPËTIMIT NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË**

**DHE PLANI I VEPRIMIT TË TIJ**

Përmbajtja

[SHPJEGIME /PËRKUFIZIME 3](#_Toc13487540)

[SHKURTESA 11](#_Toc13487541)

[PJESA E PARË 17](#_Toc13487542)

[1. HYRJE 17](#_Toc13487543)

[2. LEGJISLACIONI 17](#_Toc13487544)

[3. QËLLIM 19](#_Toc13487545)

[4. SYNIMET 20](#_Toc13487546)

[5. OBJEKTIVAT 20](#_Toc13487547)

[6. FUSHËVEPRIMI 20](#_Toc13487548)

[7. INSTITUCIONET PËRGJEGJËSE/ZBATUESE 21](#_Toc13487549)

[8. LIDHJA ME PLANET E TJERA 31](#_Toc13487598)

[PJESA E DYTË 32](#_Toc13487599)

[1. RAJONI I KËRKIM-SHPËTIMIT NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË 32](#_Toc13487600)

[2. KAPACITETET KOMBËTARE SAR NË RSH 33](#_Toc13487602)

[3. KONCEPTI I PËRDORIMIT TË ASETEVE SAR 34](#_Toc13487606)

[4. KOMUNIKIMI 52](#_Toc13487644)

[5. MBËSHTETJA LOGJISTIKE E OPERACIONEVE SAR 52](#_Toc13487645)

[6. STËRVITJA DHE TRAJNIMI Ndërtimi i profesionalizmit 53](#_Toc13487646)

[7. GRUPET VULLNETARE 54](#_Toc13487650)

[8. MARRËDHËNIET ME MEDIAN 55](#_Toc13487651)

[9. DISPOZITA TË FUNDIT 55](#_Toc13487652)

[SHTOJCA “A” RAJONI I KËRKIM-SHPËTIMIT TË RSH 56](#_Toc13487653)

[SHTOJCA “B”: KATEGORIZIMI I ASETEVE SAR 68](#_Toc13487657)

[SHTOJCA “C” KAPACITETET PËR KËRKIM-SHPËTIM 69](#_Toc13487663)

[SHTOJCA “D”: KOMUNIKIMI NË OPERACIONET E KËRKIM-SHPËTIMIT 98](#_Toc13487684)

[SHTOJCA “E”:GRUPET VULLNETARE 102](#_Toc13487700)

[SHTOJCA “F”: MESAZHET OPERACIONALE 103](#_Toc13487701)

[SHTOJCA “G” 117](#_Toc13487725)

[SHTOJCA “H” 122](#_Toc13487731)

[SHTOJCA “I” 123](#_Toc13487732)

[SHTOJCA“J” 128](#_Toc13487746)

[PJESA E TRETË 137](#_Toc13487757)

[1. PYETËSOR PËR VLERËSIMIN E SHËRBIMIT TË KËRKIM-SHPËTIMIT 137](#_Toc13487758)

[1. PLAN-VEPRIMI PËR ZBATIMIN E PLANIT KOMBËTAR 156](#_Toc13487759)

# SHPJEGIME /PËRKUFIZIME

|  |  |
| --- | --- |
| **TERMI** | **PËRKUFIZIMI** |
| Shërbimi i Kërkim- Shpëtimit  **Search and Rescue (SAR) Service** | Kryerja e monitorimit të fatkeqësisë, komunikimit, koordinimit dhe funksioneve të kërkim-shpëtimit, duke përfshirë edhe dhënien e këshillave, ndihmën e parë mjekësore ose evakuimin mjekësor, nëpërmjet mjeteve publike dhe private, përfshirë bashkëveprimin e infrastrukturave e mjeteve tokësore, detare e ajrore.  **The performance of distress monitoring, communication, coordination and search and rescue functions, including provision of medical advice, initial medical assistance, or medical evacuation, through the use of public and private resources, including cooperating aircraft, vessels and other craft and installations.** |
| Shërbimi i Kërkim- Shpëtimit (SAR) | “SAR” është Shërbimi i Kërkim-Shpëtimit, që nënkupton strukturat, sistemet e vrojtimit, personelin dhe mjetet për kryerjen e operacioneve të kërkim-shpëtimit. |
| Kërkim  **Search** | Një operacion, zakonisht i koordinuar nga një qendër e koordinimit të shpëtimit, duke përdorur personelin dhe mjetet në dispozicion për të gjetur personat në rrezik.  **An operation, normally coordinated by a rescue coordination centre, using available personnel and facilities to locate persons in distress.** |
| Shpëtim  **Rescue** | Operacioni i çvendosjes/marrjes së personave në rrezik, mbështetja e tyre me nevojat bazë mjekësore ose nevoja të tjera, si dhe dërgimi i tyre në një vend të sigurt.  **An operation to retrieve persons in distress, provide for their initial medical or other needs, and deliver them to a place of safety.** |
| Rast kërkim-shpëtimi  **Search and rescue case** | Çdo fatkeqësi e mundshme apo që ka ndodhur për të cilën një strukturë SAR ka krijuar një dosje dokumentesh, megjithëse burimet SAR nuk janë aktivizuar.  **Any potential or actual distress about which a facility opens a documentary file, whether or not SAR resources are dispatched.** |
| Incident kërkim- shpëtimi  **Search and rescue incident** | Çdo situatë që kërkon informimin dhe njoftimin e sistemit SAR dhe që mund të kërkojë operacionet SAR.  **Any situation requiring notification and alerting of the SAR system and which may require SAR operations.** |
| Kërkim-shpëtimi  luftarak  **CSAR** | Një detyrë specifike e kryer nga forcat e shpëtimit për rikthimin e personelit ushtarak të rrezikuar gjatë operacioneve luftarake apo joluftarake.  **A specific task performed by rescue forces to effect the recovery of distressed personnel during war or military operations other than war.** |
| Qendra e koordinimit të shpëtimit  **Rescue Coordination Centre (RCC)** | Qendra nga e cila një incident SAR kontrollohet dhe koordinohet. Kjo qendër njihet me terma të ndryshëm të tillë si Qendra e Koordinimit të Shpëtimit, Zyra e Incidenteve Madhore, Zyra e Operacioneve. Për qëllimet e këtij plani, këto qendra do të quhen në përgjithësi Qendra Koordinim-Shpëtimi (QKSH) ose RCC.  **The centre from which a SAR incident is controlled and coordinated. The Centre is known by various terms such as the Rescue Coordination Centre, Major Incident Room, Operations Room.** |
| Qendra e Parë e Koordinim-Shpëtimit  **First RCC** | RCC që merr e para njoftimin për një rrezik dhe që do të pranojë përgjegjësinë për të gjitha koordinimet SAR në vijim deri në momentin e transferimit të koordinimit te një tjetër RCC.  **RCC affiliated with the shore station that first acknowledges a distress alert, and which will accept responsibility for all subsequent SAR coordination unless and until coordination is transferred to another RCC** |
| Qendra e koordinimit të përbashkët të shpëtimit  **Joint rescue coordination centre (JRCC)** | Një qendër e koordinimit të shpëtimit, përgjegjëse për të dyja incidentet e kërkimit dhe shpëtimit, ajror dhe detar.  **A rescue coordination centre responsible for both aeronautical and maritime search and rescue incidents.** |
| Qendra e kontrollit të misionit  **Mission Control Centre (MCC)** | Pjesë e sistemit Cospas-Sarsat (qendër satelitore) që merr mesazhet e alarmeve nga terminali/et lokal/e dhe qendra të tjera të kontrollit të misionit për ta shpërndarë atë tek qendrat e duhura koordinuese të shpëtimit apo pikat e kontaktit të kërkim-shpëtimit.  **Part of the Cospas-Sarsat system that accepts alert messages from the local user terminal(s) and other mission control centres to distribute to the appropriate rescue coordination centres or other search and rescue points of contact.** |
| Njësia e kërkim- shpëtimit | Njësia brenda një administrate me përgjegjësinë e përgjithshme për ngritjen dhe sigurimin e shërbimeve SAR dhe |
| **Search and rescue authority** | që kujdeset që planifikimi dhe koordinimi i këtyre shërbimeve të realizohet siç duhet.  **The authority within an administration with overall responsibility for establishing and providing SAR services and ensuring that planning for those services is properly coordinated.** |
| “Njësi shpëtimi” | “Njësi shpëtimi” janë njësitë e përbëra nga personel i stërvitur e i kompletuar me mjetet dhe pajisjet e përshtatshme për kryerjen e operacioneve të kërkim-shpëtimit. |
| Njësia e kërkimit dhe shpëtimit  **Search and rescue unit (SRU)** | Një njësi e përbërë nga personeli i trajnuar mirë dhe i pajisur me pajisje të përshtatshme për kryerjen e shpejtë të operacioneve të kërkim-shpëtimit.  **A unit composed of trained personnel and provided with equipment suitable for the expeditious conduct of search and rescue operations.** |
| Strukturë e kërkimit dhe shpëtimit  **Search and rescue facility** | Çdo burim i lëvizshëm, duke përfshirë njësitë e përcaktuara të kërkim-shpëtimit, të përdorura për të kryer operacione të kërkim-shpëtimit. Termat si njësia dhe asete SAR, zëvendësojnë njëri-tjetrin.  **Any mobile resource, including designated search and rescue units, used to conduct search and rescue operations. The terms unit and asset may be interchangeable with facility** |
| “Mjet detar SAR” | “Mjet detar SAR” është mjeti detar i destinuar për operacione SAR, me pajisje dhe personel të nevojshëm për operacionet detare SAR. |
| “Mjet ajror SAR” | “Mjet ajror SAR” është mjeti ajror i konfiguruar për misione kërkim-shpëtimi. |
| “Subjekte private” | “Subjekte private” janë individët dhe subjektet e përcaktuara në nenin 26 të ligjit nr.7850, datë 29.7.1994 “Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar. |
| Faza e Emergjencës  **Emergency Phase** | Fazat e Emergjencës janë të bazuara në nivelin e paraqitur për sigurinë e personave apo anijeve që mund të jenë në rrezik. Të tre nivelet e Emergjencave janë klasifikuar si: e Paqartësisë, e Alarmit dhe e Rrezikut.  **Emergency phases are based on the level of concern for the safety of persons or craft that may be in danger. The three levels of emergency are classified as Uncertainty, Alert, and Distress.** |
| Faza e alarmit | “Faza e alarmit” është situata kur mendohet se mjeti ajror/anija ose njësia tokësore janë të pasigurta. |
| Faza e Lajmërimit  **Alert Phase** | Një situatë ku ekziston frika për sigurinë e një avioni, ose anijeje detare dhe të personave në bord.  **A situation wherein apprehension exists as to the safety of an aircraft or marine vessel, and of the persons on board.** |
| Faza e Paqartësisë  **Uncertainty Phase** | Situata në të cilën ekzistojnë dyshimet për sigurinë e një mjeti ajror, detar ose personave në bord.  **A situation wherein doubt exists as to the safety of an aircraft or a marine vessel, and of the persons on board.** |
| Faza e Lajmërimit  **Aareness stage** | Një periudhë gjatë së cilës sistemi SAR bëhet i vetëdijshëm për një incident aktual ose të mundshëm.  **A period during which the SAR system becomes aware of an actual or potential incident.** |
| Faza e Mbylljes  **Conclusion stage** | Periudha në një incident SAR kur mjetet SAR kthehen në vendndodhjen e përhershme të tyre dhe përgatiten për një tjetër mision.  **A period during a SAR incident when SAR facilities return to their regular location and prepare for another mission.** |
| Faza e Rrezikut  **Distress Phase** | Një situatë ku ka arsye të logjikshme se një anije ose mjete të tjera, përfshirë avionë ose persona, ndodhen përpara një rreziku të madh për të vuajtur ose që do kenë nevojë për ndihmë të menjëhershme.  **A situation wherein there is reasonable certainty that a vessel or other craft, including an aircraft or a person, is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance.** |
| Alarm i Rremë  **False alarm** | Është çdo alarm fatkeqësie nëpërmjet mjeteve të komunikimit ku në fakt nuk ekziston ndonjë fatkeqësi reale, përjashtuar rastet e testimit të pajisjeve.  **Distress alert initiated for other than an appropriate test, by communications equipment intended for alerting, ëhen no distress situation actually exists.** |
| Faza e Planifikimit  **Planning stage** | Periudha gjatë një incidenti SAR kur hartohet një plan efektiv operacional.  **A period during a SAR incident when an effective plan of operations is developed.** |
| Rajoni i Kërkimit dhe Shpëtimit  **Search and rescue** | Një zonë me përmasa të përcaktuara që i përket një qendre koordinim-shpëtimi, brenda së cilës kjo qendër siguron kryerjen e operacioneve SAR. |
| **region (SRR)** | **An area of defined dimensions, associated with the national rescue coordination centre within which search and rescue services are provided** |
| Vendngjarje  **On-scene** | Zonë kërkimi ose vendi aktual i rrezikut.  **The search area or the actual distress site.** |
| Pozicion  **Position** | Një vendndodhje gjeografike shprehur normalisht në gradë dhe minuta në gjerësi dhe gjatësi.  **A geographical location normally expressed in degrees and minutes of latitude and longitude.** |
| Pozicionimi  **Positioning** | Procesi i përcaktimit të një pozicioni që mund të shërbejë si një referencë gjeografike për kryerjen e një kërkimi.  **Process of determining a position that can serve as a geographical reference for conducting a search.** |
| Koordinimi  **Coordination** | Bashkimi i strukturave dhe elementeve SAR për të siguruar përgjigje efikase të kërkim-shpëtimit.  Një njësi SAR duhet gjithmonë të ketë përgjegjësinë e përgjithshme të koordinimit dhe strukturat e tjera duhet të bashkëpunojnë me këtë njësi për të dhënë përgjigjen më të mirë të mundshme me burimet që kanë dispozicion.  **The bringing together of organisations and elements to ensure effective search and rescue response.**  **One SAR authority must always have overall coordination responsibility and other organisations are to cooperate with this agency to produce the best response possible within available resources.** |
| Koordinimi i Përgjithshëm  **Overall Coordination** | Përgjegjësia e njësisë SAR për të kryer një operacion kërkim- shpëtimi për një objekt të caktuar.  **The responsibility of the SAR authority to prosecute a SAR operation for a given target.** |
| Koordinator Misioni për Kërkim- Shpëtimin  **Search and rescue mission coordinator (SMC)** | Një person i trajnuar në mënyrë të përshtatshme apo i kualifikuar dhe i caktuar përkohësisht për të kryer koordinimet në përgjigje të një situate fatkeqësie që ka ndodhur ose pritet të ndodhë.  **The suitably trained or qualified official temporarily assigned to coordinate a response to an actual or apparent distress situation.** |
| Koordinator Avioni **Aircraft Coordinator (ACO)** | Një person, i cili koordinon përfshirjen e mjeteve ajrore në operacionet e kërkim-shpëtimit (SAR).  **A person who coordinates the involvement of multiple aircraft in SAR operations.** |
| Koordinator në Vendngjarje | Një person i caktuar për të koordinuar operacionet e kërkimit dhe shpëtimit brenda një zone të specifikuar. |
| **On-scene coordinator (OSC)** | **A person designated to coordinate search and rescue operations within a specified area.** |
| Koordinator i kërkimit në terren | Përdoret për koordinatorët e misionit SAR vetëm për kërkimin në tokë. |
| **Field Search Coordinator** | **Term for SMC who coordinates land searches only.** |
| Komunikimet Koordinuese të Kërkim-Shpëtimit | Komunikimet e nevojshme për koordinimin e strukturave që marrin pjesë në një operacion të kërkimit dhe shpëtimit. |
| **Search and rescue coordinating communications** | **Communications necessary for the coordination of facilities participating in a search and rescue operation.** |
| Sinjal Ndërkombëtar Fatkeqësie | Sinjali radiotelefonik ndërkombëtar i rrezikut që përsëritet tre herë. |
| **MAYDAY** | **The international radiotelephony distress signal, repeated three times**. |
| Sinjal Ndërkombëtar Fatkeqësie  **PAN-PAN** | Sinjal radiotelefonik ndërkombëtar për urgjencë. Kur përsëritet tre herë tregon paqartësi ose alarm dhe vijon me natyrën e urgjencës |
|  | **The international radiotelephony urgency signal. when repeated three times, indicates uncertainty or alert, followed by nature of urgency.** |
| Sistemi Satelitor Ndërkombëtar  **Cospas-Sarsat System** | Sistemi satelitor ndërkombëtar i projektuar për të kapur dhe transmetuar sinjalet dhe të dhënat e mjeteve në fatkeqësi nëpërmjet pajisjes sinjalizuese të regjistruar në 406 MHz.  **An international satellite system designed to provide distress alert and location data from 406MHz distress signals.** |
| Organizata Ndërkombëtare Detare Satelitore  **International Maritime Satellite Organisation (INMARSAT)** | Një sistem i satelitëve gjeostacionarë për shërbimet e komunikimit të lëvizshëm në mbarë botën që mbështet Sistemin Global të Rrezikut dhe Sigurisë Detare dhe sistemet e tjera të komunikimit emergjent.  **A system of geostationary satellites for worldwide mobile communications services, and which support the Global Maritime Distress and Safety System and other emergency communications systems.** |
| Pika e Kontaktit të Kërkim-Shpëtimit  **Search and rescue point of contact (SPOC)** | Qendrat e Koordinim-Shpëtimit dhe pika të tjera kontakti kombëtare, të caktuara me përgjegjësinë për të marrë alarmet e dërguara nga COSPAS – SARSAT për të mundësuar shpëtimin e personave në fatkeqësi.  **Rescue coordination centres and other established and recognised national points of contact that can accept responsibility to receive Cospas-Sarsat alert data to enable the rescue of persons in distress.** |
| Plani i Kërkim- Shpëtimit  **Search and rescue plan** | Një term i përgjithshëm që përdoret për të përshkruar dokumentet që ekzistojnë në të gjitha nivelet e strukturave kombëtare e ndërkombëtare që përshkruajnë synimet, rregullat dhe procedurat që mbështesin zhvillimin e shërbimit të kërkim- shpëtimit.  **A general term used to describe documents which exist at all levels of the national and international search and rescue structure to describe goals, arrangements, and procedures which support the provision of search and rescue services.** |
| Operacion ndërhyrjeje | Operacion ndërhyrjeje janë veprimet për shpëtimin e jetës së njerëzve, në një territor të prekur nga fatkeqësia. |
| Plani i Kryerjes së Kërkimit  **Search action plan** | Mesazhi, i zhvilluar normalisht nga Koordinatori i Misionit SAR, për dërgimin e udhëzimeve për njësitë dhe strukturat SAR dhe agjencitë që marrin pjesë në një mision SAR.  **Message, normally developed by the SMC, for passing instructions to SAR facilities and agencies participating in a SAR mission.** |
| Hapat e kërkim- shpëtimit  **Search and rescue stage** | Hapa bazë sipas progresit të rregullt të misioneve SAR. Kryesisht përfshijnë paralajmërimin, veprimin fillestar, planifikimin, operacionet dhe përfundimin e operacioneve.  **Typical steps in the orderly progression of SAR missions. These are normally Awareness, Initial Action, Planning, Operations, and Mission Conclusion.** |
| Skenar  **Scenario** | Një set i vazhdueshëm faktesh të njohura dhe supozimesh që përshkruajnë se çfarë mund të ketë ndodhur me të mbijetuarit dhe / ose mjetet.  **A consistent set of known facts and assumptions describing what may have happened to the survivors and/or craft.** |
| “Rajoni i kërkim- shpëtimit” | “Rajoni i kërkim-shpëtimit” është një zonë e përcaktuar brenda së cilës sigurohen shërbimet e kërkim-shpëtimit. |
| Evakuimi Mjekësor | Evakuimi i një personi për arsye mjekësore. |
| **MEDEVAC** | **Evacuation of a person for medical reasons.** |
| Zona e kërkimit  **Search area** | Zona e përcaktuar nga planëzuesi i kërkimit për të bërë kërkimin.  **The area determined by the search planner to be searched.** |
| Objekt kërkimi  **Search object** | Një anije, ose mjet tjetër i humbur ose në fatkeqësi, të mbijetuar ose objekte kërkimi apo elemente, për të cilat është bërë kërkimi.  **A ship, aircraft, or other craft missing or in distress or survivors or related search objects or evidence for which a search is being conducted.** |
| Metoda e kërkimit  **Search pattern** | Një procedurë që i dërgohet një njësie kërkim-shpëtimi për të kryer kërkimin në një zonë të caktuar.  **A procedure assigned to an SRU for searching a specified area.** |
| Raport i Situatës  **Situation report (SITREP)** | Raportet nga Koordinatori në vendngjarje drejtuar Koordinatorit të Misionit SAR ose nga ky i fundit për tek agjencitë e interesuara, për t’i mbajtur ato të informuara në lidhje me kushtet në vendngjarje dhe zhvillimin e misionit.  **Reports, from the OSC to the SMC or the SMC to interested agencies, to keep them informed of on-scene conditions and mission progress.** |

# SHKURTESA

|  |  |
| --- | --- |
| **SHKURTESA** | **KUPTIMI** |
| A | Një zonë ose zonat e kërkimit (A1, B, B1..,etj.) |
| A/C | Mjet ajror |
| AAC | Autoriteti i Aviacionit Civil |
| AAF | Forcat e Armatosura të Republikës së Shqipërisë |
| ACFT | Avion |
| AFTN | Rrjeti i Telekomunikacionit Aeronautik Fiks |
| AIP | Publikimi i Informacionit të Aeronautikës |
| AIS | Sistemi i automatizuar i identifikimit |
| AM | Modulimi në amplitudë |
| AMVER | Asistenca e automatizuar e shpëtimit të anijeve |
| ARCC | Qendra Ajrore e Koordinim-Shpëtimit |
| ATA | Koha aktuale e mbërritjes |
| ATC | Kontrolli i trafikut ajror |
| ATD | Koha aktuale e nisjes |
| ATS | Shërbimet e trafikut ajror |
| bk | Batalioni i këmbësorisë |
| bfs | Batalioni i Forcave Speciale |
| bk | Batalioni “Komando” |
| bmr | Batalioni i Mbështetjes Rajonale |
| btr | Batalioni i Transportit |
| bxh | Batalioni i Xhenios |
| C | Faktori i mbulimit |
| C/S | Shenja e thirrjes r/stacionit (call sign) |
| CAO | Rendi i Aviacionit Civil |
| CASEVAC | Evakuim i të dëmtuarve |
| CASR | Rregulloret e sigurisë së aviacionit civil |
| CIRM | Qender Ndërkombëtare Radio/Mjekësore |
| COSPAS | Sistem satelitor për kërkim mjetesh në fatkeqësi |
| CRS | Radio stacion bregdetar |
| CSAR | Kërkim-shpëtimi luftarak |
| CSS | Koordinator kërkimi në sipërfaqe (detare) |

|  |  |
| --- | --- |
| **SHKURTESA** | **KUPTIMI** |
| D | E dhënë / karakteristikë |
| De | Gabim i përgjithshëm i shmangies |
| DF | Gjetja e drejtimit |
| DME | Pajisje për matjen e distancës |
| DPD | Drejtoria e Përgjithshme Detare |
| DSC | Selektues i thirrjeve digitale |
| DTG | Grupi-datë, orë, muaj, vit (ZULU) |
| E | Gjatësi lindore |
| ELR | Avion me rreze të gjatë veprimi |
| ELT | Transmetues i vendndodhjes së emergjencës (për mjetet ajrore) |
| EPIRB | Radio sinjalizuesi i tregimit të vendndodhjes (për mjetet detare) |
| ETA | Koha e parashikuar e arritjes |
| ETD | Koha e parashikuar e nisjes |
| F/V | Anije peshkimi |
| FA | Forcat e Armatosura |
| FAj | Forca Ajrore |
| FARSH | Forcat e Armatosura të Republikës së Shqipërisë |
| FD | Forca Detare |
| FIC | Qendër e informimit ajror |
| Fig | Figurë |
| FIR | Rajoni i informacionit të fluturimit (zonë përgjegjësie SAR) |
| FM | Modulimi i frekuencave |
| FT | Forca Tokësore |
| GHz | Gigahertz |
| GMDSS | Sistemi Botëror Detar i Rrezikut dhe Sigurisë |
| GPS | Sistemi global i pozicionit |
| GS | Shpejtësia në terren |
| Gt | Ton bruto |
| H | Ore |
| HEL-H | Helikopter i Rëndë |
| HEL-L | Helikopter i Lehtë |
| HEL-M | Helikopter i Mesëm |

|  |  |
| --- | --- |
| **SHKURTESA** | **KUPTIMI** |
| HF | Frekuencë e lartë |
| IAMSAR | Manual ndërkombëtar i kërkim-shpëtimit ajror dhe detar |
| ICAO | Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil |
| IFR | Instrumenti i Rregullave të Fluturimit |
| IMO | Organizata ndërkombëtare detare |
| IMOC(QNOD) | Qendra Ndërinstitucionale e Operacioneve Detare |
| INMARSAT | Organizata Ndërkombëtare Detare Satelitore |
| INTERCO | Kodi Ndërkombëtar i sinjaleve |
| JRCC | Qendra e Bashkuar për Koordinim-Shpëtimin |
| KHz | Kilohertz |
| KKKSH | Koordinatori Kombëtar i KSH |
| KM | Këshilli i Ministrave |
| KSH | Kërkim-Shpëtim |
| LCRS | Radio Stacion i Kufizuar Bregdetar |
| Leeway | Lëvizje e lirë e mjetit detar (për shkak të erës, dallgëve, etj.) |
| LKP | Pozicioni i fundit i njohur (LKP) |
| LRG | Me rreze të gjatë veprimi |
| LUT | Terminal i përdoruesve lokalë |
| m | Metër |
| M/V | Anije Tregtare |
| MAREC | Kodi Detar i Njohjes së Kërkim-Shpëtimit |
| MAX | Maksimal |
| MB | Ministria e Brendshme |
| MCC | Qendra e Kontrollit të Misionit (qendër satelitore) |
| MCS | Stacioni për Komunikimin Detar |
| MEDEVAC | Evakuimin Mjekësor |
| MEDICO | Këshilla mjekësore |
| MF | Frekuenca të mesme |
| MHz | Megahertz |
| MIN | Minimum |
| MM | Ministria e Mbrojtjes |
| MPD | Milje në ditë |

|  |  |
| --- | --- |
| **SHKURTESA** | **KUPTIMI** |
| MPP | Pozicioni më i mundshëm |
| MRCC | Qendra Detare e Koordinim-Shpëtimit |
| MRU | Njësi shpëtimi malore |
| MSC | Koordinator i misionit SAR |
| MSI | Informacioni i Sigurisë Detare |
| MZSH | Shërbimi i Mbrojtjes dhe Shpëtimit |
| N | Gjerësia Veriore |
| NAVAREA | Zona e lundrimit detar |
| NJMU | Njësia Mjekësore Ushtarake |
| NM | Milje Detare |
| NOTAM | Njoftim për pilotët (për kohën, sigurinë, etj.) |
| NSARC | Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit |
| NVG | Syze për vrojtim natën |
| OKIA | Organi Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve Ajrore |
| OSC | Koordinator në vendngjarje (misioni SAR) |
| P/C | Anije private (jahte, etj.) |
| PIW | Person në ujë |
| PLB | Sinjalizues personal i vendodhjes |
| PMK | Policia Kufitare dhe e Migracionit |
| POB | Persona në bord (anije, helikopter, avion, makinë) |
| POD | Mundësia e zbulimit |
| PR | Marrëdhëniet me publikun |
| PRT | Postat Radioteknike |
| PU | Policia Ushtarake |
| QBO | Qendra e Bashkuar Operacionale |
| QKAKSH | Qendra Kombëtare Ajrore e Kërkim-Shpëtimit |
| QKDKSH | Qendra Kombëtare Detare e Kërkim-Shpëtimit |
| QKEC | Qendra Kombëtare e Emergjencave Civile |
| QKKSH | Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit |
| QKR | Qendra e Kontroll-Raportimit |
| QVA | Qendra e Vëzhgimit Ajror |
| R | Rreze |

|  |  |
| --- | --- |
| **SHKURTESA** | **KUPTIMI** |
| RADAR | Radari |
| RANP | Plani rajonal i fluturimeve dhe lundrimeve |
| RB | Varkë shpëtimi |
| RC | Rrymat e lumenjve |
| RCC | Qendra e Koordinim-Shpëtimit |
| RISHM | Reparti i Inspektim-Shpëtim-Minierave |
| RSH | Republika e Shqipërisë |
| S/V | Anije me vela |
| SAR | Kërkim-Shpëtimi |
| SARIR | Raport i incidentit SAR |
| SARPs | Procedura e kërkim-shpëtimit |
| SARSAT | Stacion satelitor për shpëtimin e mjeteve në fatkeqësi |
| SART | Transponderi i kërkim-shpëtimit |
| SC | Koordinator SAR |
| SDP | Sigurues i të dhënave për SAR |
| SHPFA | Shtabi i Përgjithshëm i Forcave të Armatosura |
| SHSHPFA | Shefi i Shtabit të Përgjithshëm të Forcave të Armatosura |
| SITREP | Raporti i situatës |
| SIVD | Sistemi i Integruar i Vëzhgimit Detar |
| SMC | Koordinatori i misionit të kërkim-shpëtimit |
| SMRCC | Nënqendër detare për koordinim-shpëtimin |
| SOLAS | Konventa ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det |
| SOPs | Procedura Standarde Operimi/Veprimi |
| SP | Pika e përplasjes (në det) |
| SPOC | Pika e kontaktit të Kërkim-Shpëtimit |
| SRR | Rajon i Kërkim-Shpëtimit |
| SRS | Nënrajon kërkim-shpëtimi |
| SRU | Njësia e kërkim-shpëtimit |
| SU | Njësi Kërkimi |
| T | Orë Kërkimi në dispozicion |
| TACAN | Navigim Taktik Ajror |
| TAS | Shpejtësia ajrore e vërtetë |

|  |  |
| --- | --- |
| **SHKURTESA** | **KUPTIMI** |
| TC | Rryma e baticës |
| TCA | Koha e afrimit më të afërt |
| TELEX | Teleshkrues |
| TWC | Rryma totale e ujit |
| u | Shpejtësia e erës |
| UHF | Frekuenca ultra e lartë/ZULU |
| USAR | Kërkim-shpëtimi urban |
| UTC | Ora universale e koordinuar |
| V | Shpejtësia e objektit të kërkimit |
| VFR | Rregullat vizuale të fluturimit |
| VHF | Frekuencë shumë e lartë |
| VLR | Gjatësi shumë e madhe |
| VMC | Kushtet vizuale (pamore) meteorologjikë |
| W/C | Rryma e erës |
| W/V | Shpejtësia e erës |
| WMO | Organizata ndërkombëtare meteorologjike |
| Wu | Gjerësia e pakorrigjuar e pastrimit |

# PJESA E PARË

# HYRJE

* 1. Ngritja dhe funksionimi i një sistemi efektiv të kërkim-shpëtimit (SAR), me një përcaktim të qartë të detyrave, kompetencave dhe përgjegjësive të të gjitha palëve të përfshira në ofrimin e shërbimeve SAR është sfiduese dhe me përparësi të lartë për të gjitha shtetet e në veçanti për Republikën e Shqipërisë, e cila pavarësisht nga madhësia e saj territoriale ka një fushë të madhe përgjegjësie kombëtare, për sigurimin në kohë dhe me efektivitet të shërbimeve SAR, brenda zonës së përgjegjësisë sipas Tirana FIR.
  2. Zhvillimi i Planit Kombëtar të Kërkimit-Shpëtimit lind si domosdoshmëri për të zhvilluar kapacitetet kombëtare për përballimin e situatave kritike që mund të krijohen si pasojë e aksidenteve ajrore dhe detare dhe aksidenteve sportive e turistike në terren malor e në ujërat e brendshme.
  3. Plani Kombëtar i Kërkim-Shpëtimit është përgatitur në bazë të konventave ndërkombëtare në lidhje me kërkimin dhe shpëtimin, të ratifikuara nga Kuvendi i Republikës së Shqipërisë dhe në bazë të akteve të tjera ndërkombëtare në fushën e kërkim-shpëtimit, të ratifikuara ose të pranuara nga Republika e Shqipërisë.
  4. Plani Kombëtar i Kërkimit dhe Shpëtimit është i ndërtuar në tre pjesë:

*Pjesa e parë* ka informacion të përgjithshëm për bazën ligjore, qëllimin, synimet, objektivat, fushëveprimin, institucionet përgjegjëse/zbatuese dhe lidhjen me planet e tjera.

*Pjesa e dytë* përbën bazën teorike të planit dhe përfshin rajonin e përgjegjësisë së Republikës së Shqipërisë për kërkim-shpëtimin (SAR), kapacitetet kombëtare SAR dhe konceptin e përdorimit të tyre. Në këtë pjesë trajtohen dhe koncepte për komunikimin SAR, mbështetjen logjistike të operacioneve SAR, stërvitjen dhe trajnimin e personelit SAR, marrëdhëniet me median dhe disa dispozita të fundit. Nëpërmjet shtojcave dhe lidhjeve të ndryshme, jepen të dhëna të detajuara, të cilat plotësojnë pjesën teorike të planit.

*Pjesa e tretë* përfshin disa kërkesa ndërkombëtare në formatin e një pyetësori për shërbimin e kërkim-shpëtimit, mbi bazën e të cilit është hartuar dhe Plani i Veprimit/Programi i Masave, ku përcaktohen masat që do të merren, afatet kur do të realizohen këto masa, strukturat përgjegjëse për realizimin e tyre dhe strukturat bashkëpunuese.

* 1. Asnjë përcaktim i këtij plani nuk duhet të interpretohet në një mënyrë që është në kundërshtim me përgjegjësitë dhe detyrimet e çdo pale të përfshirë, pasi ato përcaktohen nga legjislacioni, dispozitat e brendshme ose marrëveshjet ndërkombëtare në fuqi ose me detyrimet e njohura të shërbimeve dhe organizatave të tjera, të cilat u ofrojnë ndihmë personave dhe pronave në rrezik, si pasojë e aksidentit detar ose aeronautik.

# LEGJISLACIONI

* 1. Organizimi i shërbimit të kërkim-shpëtimit dhe detyrimet e Republikës së Shqipërisë për këtë shërbim përcaktohen nga konventat ndërkombëtare dhe aktet ligjore e nënligjore të ratifikuara e miratuara nga autoritetet e vendit tonë.
     1. *Konventa Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ICAO), Annex 12 ‘Search and Rescue’ 1944, pranuar ligjërisht nga Republika e Shqipërisë, Dekret i Presisdentit nr.7438, datë 1.12.1990, “Për aderimin e Republikës Popullore Socialiste të Shqipërisë në konventën për aviacionin civil ndërkombëtar (ICAO) dhe në protokollin për tekstin autentik trigjuhësh të kësaj konvente”*. Në bazë të kësaj konvente shtetet firmuese duhet të mendojnë për krijimin dhe organizimin e shërbimit të kërkim-shpëtimit brenda territorit të tyre dhe këto shërbime duhet të jenë me sistem turni 24 orësh, si dhe të ngrejnë një Qendër Koordinim-Shpëtimi në një Rajon Kërkim-Shpëtimi.
     2. *Konventa Ndërkombëtare (IMO) mbi Kërkimin dhe Shpëtimin Detar, (Hamburg 1979), ratifikuar me ligjin nr. 9056, datë 24.04.2003 (SAR 1979).* Në bazë të kësaj konvente, vendet anëtare duhet të organizojnë shërbimin e tyre të kërkim- shpëtimit në mënyrë të tillë që t'i përgjigjen menjëherë thirrjes së fatkeqësisë dhe të themelojnë një mekanizëm kombëtar për koordinimin e përgjithshëm të shërbimeve të kërkim-shpëtimit në det.
     3. *Ligji 10435 datë 23.6.2011 për “Shërbimin e Kërkim-Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë”*. Ky ligj bën përcaktimin e autoriteteve, rregullave dhe procedurave për organizimin e shërbimit të kërkim-shpëtimit, me qëllim shpëtimin e jetës njerëzore, duke përdorur me efektivitet të gjitha burimet e mundshme në kryerjen e operacioneve të kërkim-shpëtimit, në raste fatkeqësish të ndryshme, duke ndërhyrë, kërkuar, gjetur dhe shpëtuar persona të humbur ose të zhdukur.
     4. *Ligji nr. 8905, datë 6.6.2002 “Për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja dhe dëmtimi”, i ndryshuar*. Ky ligj ka për qëllim mbrojtjen e mjedisit detar të Republikës së Shqipërisë nga ndotjet e dëmtimet, parandalimin dhe shmangien e tyre, të shkaktuara nga veprimtaritë njerëzore në det e në zonën bregdetare, të cilat prishin cilësinë e ujit, dëmtojnë burimet e detit e të bregdetit, rrezikojnë faunën dhe florën, kërcënojnë shëndetin e njeriut, si dhe vështirësojnë zhvillimin normal të veprimtarive në këtë mjedis.
     5. *VKM nr.742, datë 16.10.2012 për “Organizimin dhe funksionimin e Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit.”* Ky vendim përcakton mënyrën e organizimit dhe funksionimit të Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit, bashkëpunimin me institucionet dhe strukturat e tjera shtetërore, mënyrën dhe procedurat e operimit, duke përfshirë edhe linjën e komandimit e kontrollit me koordinatorët kombëtarë të ajrit e detit për ofrimin e shërbimit të kërkimit e shpëtimit.
     6. *Urdhri i Kryeministrit të Republikës së Shqipërisë nr. 158, datë 26.10.2016 “Për miratimin e Strukturës dhe Organikës së QKKSH”, urdhri i ministrit të Mbrojtjes nr. 1161, datë 24.11.2016 “Për organizimin e QKKSH” dhe urdhri i Ministrit të Mbrojtjes nr 1258, datë 19.12.2016 “Për miratimin e Tabelës së Organizimit dhe Pajisjeve të Qendrës Kombëtare të Kërkim Shpëtimit”* Mbi bazën e këtyre urdhrave përcaktohet struktura, përgjegjësitë dhe detyrat kryesore të QKKSH. Urdhrat mund të rishikohen në çdo kohë dhe sa herë kërkohet.
  2. Për organizimin dhe funksionimin e shërbimit të kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë mbahen parasysh edhe detyrimet që rrjedhin nga:
     1. Konventa mbi Organizatën Ndërkombëtare Detare, (IMO) 1948, ratifikuar me ligjin nr. 9294, datë 21.10.2004. (IMO 1948).
     2. Konventa e OKB-së mbi të Drejtën Detare (Montego Bay 1982), ratifikuar me ligjin nr. 9055, datë 24.04.2003 (UNCLOS 1982).
     3. Konventa e IMO-s mbi Shpëtimin e Jetës 1989, ratifikuar me ligjin nr. 9213, datë 01.04.2004. (SALVAGE 1989).
     4. Konventa e IMO-s mbi Shpëtimin e Jetës së Njeriut në Det 1978, ratifikuar me ligjin nr. 9213, datë 01.04.2004. (SOLAS 1974).
     5. Ligji nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar.
     6. Ligjit nr. 9251, datë 08.07.2004 “Kodi Detar i RSH”, i ndryshuar.
     7. Ligji nr. 8875, datë 4.4.2002, i ndryshuar me ligjin nr.9788, datë 19.7.2007 për “Rojën Bregdetare Shqiptare”.
     8. Ligji nr. 8756, datë 26.09.2001, “Për Emergjencat Civile”.
     9. VKM nr. 965, datë 2.12.2015 “Për bashkëpunimin ndërinstitucional të strukturave të drejtimit në rastet e emergjencave civile dhe krizave.
     10. VKM nr. 671, datë 07.12.2001 “Marrëveshja e bashkëpunimit për veprimet e kërkim-shpëtimit në detin Adriatik ndërmjet qeverisë së Republikës së Shqipërisë dhe Italisë”.
     11. VKM Nr. 439, datë13.5.2011 “Për miratimin e dokumentit “Politikat dhe Procedurat e Funksionimit të Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare(QNOD)”, i ndryshuar.
     12. IAMSAR (ICAO/IMO), “International Aeronautical and Maritime Search and Rescue”.
     13. ATP‐10 (3.3.9.2) NATO STANAG 3552, “Search and Rescue Manual”.
     14. Manuali i Shërbimit të Kërkim-Shpëtimit në FARSH MP3-3-2 (SAR), miratuar me urdhër të SHSHP të FA-së, nr**.** 614, datë 09.06.2016**;**
     15. Manuali i Kërkim-Shpëtimit në Det (SAR), miratuar me urdhër të SHSHP të FA, nr. 749, datë 22.09.2009.

# QËLLIM

Ky plan krijon një proces dhe strukturë të plotë për shpërndarjen sistematike, të koordinuar dhe efektive, të përgjigjeve ndaj ngjarjeve të kërkim-shpëtimit në nivel kombëtar në rastet e aksidenteve ajrore dhe detare në zonën e përgjegjësisë së Republikës së Shqipërisë. Ai përshkruan supozimet e planifikimit, konceptet operacionale, reagimet dhe veprimet që kërkohen në rast të një incidenti ajror ose detar, duke përshkruar proceset dhe metodologjinë për zbatimin dhe menaxhimin e përpjekjeve kombëtare të përgjigjeve ndaj aksidenteve ajrore dhe detare.

Ky plan plotësohet me marrëveshje ndërinstitucionale për përdorimin efektiv të të gjitha kapaciteteve në dispozicion në të gjitha llojet e misioneve të kërkim-shpëtimit.

# SYNIMET

Ky plan synon:

Të ndihmojë shtetin shqiptar të përmbushë detyrimet humanitare, kombëtare dhe ndërkombëtare lidhur me shërbimin SAR;

Të ofrojë udhëzime kombëtare për zhvillimin e sistemeve të lidhura me shërbimin SAR. Të përshkruajë pjesëmarrësit dhe rolet e tyre në një kontekst të mbrojtjes së jetës.

Të bëjë të njohura institucionet e strukturat, respektive, për llojet e operacioneve të mbuluara nga ky plan dhe të përshkruajë, sipas rastit, rajonet gjeografike të përgjegjësisë SAR.

Të llogarisë, për të gjitha operacionet, deri në dhënien e asistencës fillestare (ushqim, veshmbathje, asistencë mjekësore, etj.) për mbijetuesit dhe dërgimin e tyre në një vend sigurie.

Të ketë parësor bashkëpunimin për zhvillim të përgjithshëm dhe të vazhdueshëm, koordinim dhe përmirësim të shërbimeve SAR.

# OBJEKTIVAT

Objektivat e këtij plani do të jenë:

Të mbështeten dispozitat e Konventës Ndërkombëtare për Kërkimin dhe Shpëtimin Detar të IMO-s, Konventën mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar të ICAO, disa marrëveshje ndërkombëtare të cilat Republika e Shqipërisë i ka ratifikuar.

Të ofrohet një plan i përgjithshëm për koordinimin e operacioneve të SAR-it, përdorimin efektiv të të gjitha burimeve në dispozicion dhe ndihmën e ndërsjellë.

Të sigurohet një koordinimin i shërbimeve të SAR-it për të plotësuar nevojat e brendshme dhe angazhimet ndërkombëtare dhe për të dokumentuar politikat bazë kombëtare.

Të sigurohet integrimi i burimeve të disponueshme që mund të përdoren për SAR në një rrjet bashkëpunues për mbrojtjen e jetës dhe një efikasitet më i madh në operacionet e kërkim-shpëtimit.

Strukturat pjesëmarrëse në këtë plan të njohin nevojën për bashkëpunim dhe bashkërendim të aktiviteteve në lidhje me sigurinë dhe dëshirën për përdorimin efektiv të të gjitha burimeve të disponueshme dhe ndihmën e ndërsjellë.

# FUSHËVEPRIMI

Ky plan nuk bie në konflikt me përgjegjësitë e shërbimit të kërkim-shpëtimit (SAR-it), të dakortësuara nga shtetet firmuese të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, Konventës Ndërkombëtare për Kërkimin dhe Shpëtimin Detar, ose instrumente të tjera ndërkombëtare të përshtatshme, për të cilat Shqipëria është ose mund të bëhet palë.

Ky plan ofron vetëm udhëzime të brendshme për të gjitha agjencitë nënshkruese. Asnjë dispozitë e këtij plani ose e ndonjë plani mbështetës nuk duhet të interpretohet, në asnjë mënyrë, për të cënuar përgjegjësitë dhe autoritetet e cilitdo pjesëmarrës të përcaktuara me statut, urdhëresa ekzekutive ose marrëveshjet ndërkombëtare si dhe përgjegjësitë e

agjencive dhe organizatave të tjera, për të ndihmuar personat në rrezik për jetën. Anëtarët pjesëmarrës, duke nënshkruar këtë plan kombëtar, janë të detyruar të zgjerojnë të gjithë mbështetjen dhe bashkëpunimin e mundshëm për kryerjen efektive të operacioneve SAR.

# INSTITUCIONET PËRGJEGJËSE/ZBATUESE

Institucionet/strukturat shtetërore dhe private përgjegjëse/zbatuese për Planin Kombëtar të Kërkim-Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë janë:

## Qendra Ndërinstitucionale e Operacioneve Detare (QNOD)

Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD) funksionon edhe si Qendër Kombëtare Detare për operacionet e kërkim-shpëtimit në det dhe përfaqëson një strukturë ndërinstitucionale bashkërenduese, me detyrë organizimin, planëzimin dhe drejtimin e operacioneve detare, përfshi edhe ato të kërkim-shpëtimit në të gjithë hapësirën detare, në përputhje me legjislacionin detar vendas e ndërkombëtar.

QNOD është qendër kombëtare e operacioneve të kërkim-shpëtimit në det dhe ka përgjegjësi për organizimin efikas të këtyre operacioneve, brenda hapësirës detare shqiptare si edhe jashtë kësaj hapësire, në bashkëpunim me institucionet homologe të rajonit. QNOD vë në shfrytëzim sensorët e vrojtimit bregdetar për të kryer vrojtimin mbi sigurinë e anijeve në rajonin e caktuar dhe njësitë e shpëtimit në det, për kryerjen e shpejtë të operacioneve të kërkim-shpëtimit.

## Ministria e Mbrojtjes

Ministria e Mbrojtjes është përgjegjëse për administrimin e përgjithshëm të shërbimit të kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë dhe zbatimin e politikave në këtë fushë.

Ajo nënshkruan marrëveshje, në përputhje me konventat ndërkombëtare në fushën e kërkim-shpëtimit, në të cilat aderon Republika e Shqipërisë; nënshkruan marrëveshje me vendet fqinje për kushtet e hyrjes së njësive të kërkim-shpëtimit në hapësirën ajrore, detare, ujërat territoriale dhe territorin e vendeve respektive, si dhe ndjek zbatimin e marrëveshjeve të nënshkruara me institucionet shtetërore dhe subjektet private në fushën e shërbimit të kërkim-shpëtimit.

Ministria e Mbrojtjes, në përputhje me legjislacionin në fuqi, angazhon Forcat e Armatosura në operacionet e kërkim-shpëtimit në rastet e aksidenteve ajrore, detare dhe tokësore në zonën e përgjegjësisë SAR të Republikës së Shqipërisë.

### Forcat e Armatosura

Asetet e Forcave të Armatosura janë asetet kryesore në operacionet e kërkim-shpëtimit Këto asete do të përdoren në bazë të legjislacionit në fuqi, planeve, urdhrave, udhëzimeve dhe marrëveshjeve të nënshkruara për këtë qëllim.

### Qendra e Bashkuar Operacionale

Qendra e Bashkuar Operacionalee Forcave të Armatosura, kur autorizohet nga Shefi i Shtabit të Përgjithshëm të Forcave të Armatosura të Republikës së Shqipërisë, angazhon, në interes të QKKSH, kapacitetet e saj dhe kapacitetet e deleguara për angazhim prej saj.

### Forca Tokësore

Forca Tokësore zotëron kapacitete operacionale për kryerjen e operacioneve të kërkim- shpëtimit, luftarake dhe jo-luftarake, në terrene malore, pyjore, zona të thepisura, ujëra të brendshme territoriale, në zona urbane, në zona armiqësore, etj, si dhe luan rolin e Qendrës Kombëtare Tokësore për Kërkim-Shpëtimin (LRCC). Kapacitetet e FT-së për operacione kërkim-shpëtimi do të aktivizohen në varësi të situatave.

* + - 1. **Batalioni i Forcave Speciale** është kapacitet i specializuar i Forcës Tokësore për të kryer edhe operacione kërkim-shpëtimi luftarak në zona të kontrolluara nga kundërshtari.
      2. **Batalioni “Komando”** dhe batalionet e këmbësorisë së FT zotërojnë kapacitete operacionale SAR për të kryer misione kërkimi dhe shpëtimi në kushte ekstreme të motit dhe terrenit në RSH.

### Forca Detare/Roja Bregdetare

Forca Detare/Roja Bregdetare, nëpërmjet Qendrës Kombëtare Detare për Kërkim- Shpëtimin (MRCC), planëzon, organizon dhe drejton operacionet e kërkim-shpëtimit në hapësirën detare të RSH.

Forca Detare/Roja Bregdetare është njësi kryesore për realizimin e operacioneve në det dhe zotëron kapacitetet e nevojshme për planëzimin, organizimin dhe zhvillimin e operacioneve për kërkim-shpëtimin dhe dhënien e ndihmës në det.

Forca Detare/Roja Bregdetare zotëron kapacitete operacionale për gjithë shtrirjen e bregdetit shqiptar, nëpërmjet vendbazimeve të përhershme dhe të përkohshme, ka në dispozicion anije të gatshme për përgjigje të menjëhershme ndaj situatave të fatkeqësisë, si dhe ka aftësinë për t’iu përgjigjur këtyre situatave, në kohën më të shkurtër të mundshme.

Në varësi të situatës konkrete, kërkon bashkëpunim e bashkëveprim me të gjitha institucionet pjesëmarrëse në QNOD dhe sipas rastit, kërkon mbështetje me anije të tjera ose bashkëpunimin me institucionet ndihmëse për mbështetjen e operacionit në bregdet.

Forca Detare/Roja Bregdetare zhvillon, krijon, mirëmban dhe përdor kapacitetet e saj për promovimin e sigurisë në, nën dhe mbi ujërat territoriale dhe ujërat ndërkombëtare nën juridiksionin e RSH për operacionet e kërkim-shpëtimit në det.

### Forca Ajrore(FAj)

Forca Ajrore (FAj) është një nga asetet kryesore të FARSH për shërbimin SAR dhe nëpërmjet Qendrës Kombëtare Ajrore për Kërkim-Shpëtimin (ARCC), planëzon, organizon dhe kryen operacione kërkim-shpëtimi në hapësirën tokësore dhe mbi ujërat detare të RSH.

Është njësi kryesore dhe zotëron kapacitetet e nevojshme për planëzimin, organizimin dhe zhvillimin e operacioneve të kërkim-shpëtimit dhe evakuimin (MEDEVAC).

Forca Ajrore zotëron kapacitete operacionale në gjithë shtrirjen e territorit shqiptar, nëpërmjet vendbanimeve të përhershme dhe të përkohshme. Ajo ka në dispozicion helikopterë të gatshëm e me konfigurim SAR për reagim të menjëhershëm ndaj situatave të fatkeqësisë, Qendrën e Kontroll-Raportimit, Shërbimin Meteorologjik Ushtarak, si dhe ka aftësinë për t’iu përgjigjur këtyre situatave, në kohën më të shkurtër të mundshme.

### Komanda e Mbështetjes (KM)

KM me kapacitetet e saj operacionale dhe kapacitetet e vendosura në rajone të ndryshme të vendit, të plotësuara me personel e pajisje të lëvizshme, organizon dhe drejton operacionet e kërkim-shpëtimit në hapësirat territoriale tokësore dhe ujërat e brendshme të RSH, si dhe është e aftë për t’u përgjigjur në mënyrë të menjëhershme dhe në fazën fillestare të operacioneve apo krizave të mundshme.

Batalioni i Mbështetjes Rajonale, si struktura kryesore për operacionet e kërkim- shpëtimit, kapacitetet e tij kryesore i ka të dislokuara në Tiranë dhe ato të limituara/destinuara për kërkim-shpëtim, në detashmentet rajonale Kukës, Burrel, Korçë dhe Gjirokastër.

Kapacitetet operacionale të batalionit të Mbështetjes Rajonale janë të specializuara për kryerjen e operacioneve të kërkim-shpëtimit ujor, kërkim-shpëtimit në rast tërmetesh, dhe kërkim-shpëtimit në zonat malore.

### Strukturat mbështetëse të Forcave të Armatosura

Strukturat mbështetëse të Forcave të Armatosura si: Policia Ushtarake, batalioni i Xhenios, batalioni i Transportit, batalioni i Furnizimit, Njësia Mjekësore Ushtarake etj, zotërojnë kapacitete ndihmuese e mbështetëse për operacionet e kërkim-shpëtimit dhe do të aktivizohen, rast pas rasti, në kushtet e operacioneve masive SAR.

## Ministria e Brendshme

Ministria e Brendshme, përveç detyrimeve ligjore dhe nënligjore që ka për shërbimin SAR në RSH, mbështet, me kapacitetet e saj, operacionet e kërkim-shpëtimit dhe bashkërendon veprimet me strukturat përgjegjëse në Ministrinë e Mbrojtjes.

### Policia e Shtetit

Bashkëpunon ngushtësisht me QKKSH në Ministrinë e Mbrojtjes duke e informuar atë, në kohën më të shkurtër, për ngjarjet SAR të ndodhura në zonën e përgjegjësisë të RSH, si dhe koordinon veprimet me të dhe strukturat e tjera të angazhuara në operacionet SAR për shpëtimin e jetëve njerëzore.

Policia e Shtetit informon strukturat operacionale të kërkim-shpëtimit të vartësisë, në rastet e aksidenteve ajrore, detare, katastrofave dhe fatkeqësive të ndryshme; siguron ruajtjen e rajonit të aksidentit, siguron qarkullimin rrugor, pa pengesa, të strukturave operacionale të kërkim-shpëtimit për në rajonin e kërkimit; identifikon personat që japin informacion të rremë, si dhe kontribuon, nëpërmjet strukturave përgjegjëse të saj, për identifikimin e viktimave.

Policia e Shtetit, në rastet e aksidenteve SAR në zonën e përgjegjësisë të RSH, ofron bashkëpunim të plotë me strukturat homologe të shteteve të tjera të përfshira në aksident për ruajtjen e vendit të ngjarjes dhe zhvillimin e hetimeve, konform ligjeve, rregullave dhe konventave ndërkombëtare, të ratifikuara nga vendi ynë.

### Policia Kufitare dhe e Migracionit

Strukturat e Policisë Kufitare dhe Migracionit, në përbërje të Policisë së Shtetit, mbështesin, me kapacitetet e tyre, operacionet e kërkim-shpëtimit, përshpejtojnë procedurat e emigracionit gjatë operacionit SAR që përfshin ekuipazhin e huaj/udhëtarët dhe gjithashtu ofrojnë ekspertë të gjuhëve të huaja sa herë që kërkohet nga agjencitë e SAR.

### Shërbimi i Mbrojtjes nga Zjarri dhe Shpëtimit (MZSH)

Shërbimi i Mbrojtjes nga Zjarri dhe Shpëtimit (MZSH) siguron ndërhyrjen për shuarjen e zjarreve, shpëtimin e jetës e pronës në aksidente të ndryshme ajrore e tokësore ku ka prani të zjarreve ose premisa për rënien e tyre. Shërbimi i Mbrojtjes nga Zjarri dhe Shpëtimit ka struktura në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë.

## Ministria përgjegjëse për punët publike dhe transportin

Ministria përgjegjëse për punët publike dhe transportin, mbështet, me kapacitetet e saj, operacionet e kërkim-shpëtimit. Ajo informon strukturat operacionale të kërkim- shpëtimit të vartësisë, për pozicionin, kursin, shpejtësinë dhe sinjalet e thirrjes së avionëve/anijeve në rrezik, brenda rajonit kombëtar të kërkim-shpëtimit; transmeton dhe ndërhyn menjëherë tek avionët/anijet, që ndodhen në afërsi të incidentit, për dhënie ndihme, duke marrë përgjegjësitë e përcaktuara në konventat ndërkombëtare, të pranuara me ligj, si dhe kufizon ose ndalon, përkohësisht, fluturimin dhe lundrimin në të gjithë territorin e vendit ose në një pjesë të tij, kur i kërkohet nga strukturat operacionale të kërkim-shpëtimit, gjatë periudhës së emergjencës.

## Struktura dhe agjenci në interes të lundrimit ajror

### Organi Kombëtar i Investigimeve të Aksidenteve dhe Incidenteve Ajrore (OKIA)

Organi Kombëtar i Investigimeve të Aksidenteve dhe Incidenteve Ajrore në Aviacion Civil është përgjegjës për investigimet e incidenteve/aksidenteve ajrore brenda hapësirës ajrore të Republikës së Shqipërisë. Ky organ ka për mision të përmirësojë sigurinë në fluturim, duke përcaktuar shkaqet e aksidenteve dhe incidenteve ajrore dhe duke bërë rekomandime sigurie që kanë për qëllim të parandalojnë ngjarje të njëjta në të ardhmen. Në raste të incidenteve apo aksidenteve të mjeteve civile ajrore, shërbimet e kërkim-shpëtimit duhet të njoftojnë menjëherë Autoritetet e OKIA për të asistuar dhe investiguar për incidentin. Marrëdhëniet e njësive të kërkim-shpëtimit me OKIA, për detyrimet reciproke në operacionet e kërkim-shpëtimit, rregullohen me marrëveshje të veçanta e të miratuara nga dy palët.

### Autoriteti i Sigurisë së Transportit

Ky autoritet është përgjegjës për hetimin e aksidenteve dhe incidenteve ku përfshihen shërbimet e transportit. Shërbimi SAR ka për detyrë të njoftojë këtë autoritet për aksidentin ose incidentin e ndodhur. Njëkohësisht ky autoritet mund të japë informacion për njësitë SAR rreth vendit të përplasjes së një mjeti, i cili mund të përdoret për planifikimin e saktë të operacionit të kërkimit.

Marrëdhëniet e njësive të kërkim-shpëtimit me Autoritetin e Sigurisë së Transportit për detyrimet reciproke në operacionet e kërkim-shpëtimit rregullohen me marrëveshje të veçanta e të miratuara nga dy palët.

### Autoriteti i Aviacionit Civil

AAC-ja është përgjegjëse për zbatimin e Kodit Ajror, përveçse kur parashikohet ndryshe në këtë kod. Fusha e veprimtarisë së Autoritetit të Aviacionit Civil është rregullimi dhe mbikëqyrja e të gjitha veprimtarive në fushën e transportit ajror civil në Republikën e Shqipërisë

AAC, nëpërmjet zyrës së rregullimit të Hapësirës Ajrore, ka përgjegjësinë të deklarojë Zonat e Rrezikshme dhe të Kufizuara, gjatë kryerjes së Operacioneve SAR.

Të gjitha njësitë dhe shërbimet e trafikut ajror (ACC), në funksion të përgjegjësive të tyre, duhet të shpallin fazën e incidentit SAR për avionët, të klasifikojnë nivelin e emergjencës dhe të njoftojnë QKKSH. Gjithashtu, këto autoritete duhet të veprojnë si ndërmjetës midis personave që raportuan kërkesën për ndihmë ndaj mjetit ajror që ndodhet në rrezik dhe Qendrës së Koordinimi Shpëtimit(RCC).

Autoriteti i Aviacionit Civil kontrollon trafikun ajror dhe ofron informata për të ndihmuar në operacionet SAR.

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë një listë të përditësuar të avionëve civilë të regjistruar në Shqipëri, të koordinojë fleksibilizimin e hapësirës ajrore nga trafiku ajror civil dhe ushtarak dhe të lëshojë njoftime për sigurinë ajrore gjatë një operacioni të veçantë SAR.

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ndihmojë agjencitë detare të SAR-it, sa herë që kërkohet, për të siguruar listën e pasagjerëve të avionit në gjendje të vështirë në det dhe devijimin e avionëve të tjerë, nëse është e mundur, për të gjetur anije / avionë në vështirësi.

### Shoqata Kombëtare e Aeronautikës dhe Hapësirës

Shoqata Kombëtare e Aeronautikës është një strukturë e rëndësishme për mbështetjen e operacioneve SAR në Republikën e Shqipërisë, pasi ajo bashkëpunon me Agjencinë Kombëtare të Aeronautikës dhe Hapësirës (NASA)

Agjencia Kombëtare e Aeronautikës dhe Hapësirës (NASA) ka avionë, anije kozmike dhe mbikëqyrje në mbarë botën, rrjete të të dhënave dhe rrjete të komunikimit, të cilat mund të ndihmojnë në operacionet e SAR. Përveç kësaj, NASA mbështet objektivat e SAR përmes kërkimit dhe zhvillimit ose aplikimit të teknologjisë për kërkimin, shpëtimin, mbijetesën dhe sistemet e pajisjet e rimëkëmbjes, të tilla si sistemet e përcjelljes së vendndodhjes, transmetuesit, marrësit dhe antenave të afta për gjetjen e avionëve, anijeve, ose individëve në vështirësi të mundshme ose aktuale.

### Shërbimi Meteorologjik Ushtarak

Shërbimi Meteorologjik Ushtarak, në përbërje të Forcës Ajrore, me kapacitetet e veta siguron informacion të nevojshëm të kushteve meteorologjike për mbështetjen e shërbimit SAR, në interes të Forcave të Armatosura dhe të institucioneve të tjera të Republikës së Shqipërisë.

### Albcontrolli (ALBCONTROL)

ALBCONTROL ofron shërbime të lundrimit ajror në hapësirën shqiptare (FIR), në kushtet e parrezikshmërisë, cilësisë, kujdesit ndaj mjedisit dhe i orientuar ndaj klientit.

Njësia e Mbikalimeve Ajrore(ACC) menaxhon të gjithë trafikun që mbikalon në hapësirën shqiptare, me destinacion vende të ndryshme të botës.

Njësia e Afrimit (APP)menaxhon trafikun e avionëve që ulen e ngrihen nga Shqipëria.

Njësia e Kullës së Kontrollit(TWR) është përgjegjëse për menaxhimin e trafikut të lëvizjeve në tokë dhe lartësi jo më të mëdha se 800 metra.

Shërbimi i Informacionit Aeronautik(AIS**)** merr, nga burime të autorizuara dhe bashkon, përpunon, publikon, ruan dhe shpërndan tek ekuipazhet dhe operatorët aeronautik, të dhëna dhe informacion aeronautik të standardizuar ndërkombëtar, i nevojshëm për sigurinë, rregullsinë dhe eficencën e lundrimit ajror në hapësirën ajrore shqiptare (FIR).

### Aeroporti ndërkombëtar i Tiranës (TIA)

TIA (Tirana International Airport) afron shërbimet kundër zjarrit dhe të dhënies së ndihmës së parë për zonën e aeroportit.

### Qendra e Vëzhgimit Ajror

Qendra e Vëzhgimit Ajror, në përbërje të FAj, mbështet operacionet e kërkim-shpëtimit (SAR). Me kapacitetet e veta dhe të NATO-s, realizon dhe integron informacionin e vëzhgimit për krijimin e panoramës ajrore, si dhe mbështet sigurimin e kushteve për kryerjen e funksioneve të QKR (CRC), si pjesë e sistemit NATINADMS, policimit ajror, kryerjen e kontrollit të mjeteve ajrore në vartësi, si dhe menaxhimin e rasteve renegate në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë.

## Struktura dhe agjenci në interes të lundrimit detar

### Drejtoria e Përgjithshme Detare (Autoriteti Portual)

Drejtoria e Përgjithshme Detare siguron navigim dhe siguri të transportit detar, zbatim të konventave ndërkombëtare për kërkim-shpëtimin në det, hartimin dhe zbatimin e programeve parandaluese për anijet tregtare që veprojnë në ujërat tona, mbajtjen e të dhënave të numrit të Shërbimit Detar të Shërbimit Mobile (MMSI) të të gjitha anijeve të regjistruara me to, ofrimin e shërbimeve satelitore për zbulimin dhe gjetjen e personave në rrezik të mundshëm ose aktual, ofrimin e vizatimit detar dhe aeronautik; informacion mbi rrymat jonormale, parashikimet detare mjedisore dhe paralajmërime për det të me dallgë të larta, si dhe ujërat e të dhënat mjedisore që përdoren për planifikimin e kërkimit për operacionet SAR.

### Kapiteneritë e Porteve

Kapiteneritë e Porteve (Durrës, Shëngjin, Vlorë, Himarë dhe Sarandë) funksionojnë sipas standardeve evropiane dhe ndërkombëtare me personel e efektiv të trajnuar për plotësimin e kërkesave të ligjshmërisë detare kombëtare dhe ndërkombëtare, garantojnë standardin teknik të anijeve, sigurinë e jetës në det dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja dhe dëmtimi, si dhe janë kapacitete të rëndësishme kombëtare për mbështetjen e operacioneve të kërkim-shpëtimit në det.

Kapiteneritë e porteve ofrojnë asistencë dhe ndihmë për agjencitë e SAR gjatë operacioneve të SAR që ndodhen pranë porteve dhe zonave në det të hapur.

### Policia Kufitare dhe e Migracionit (PKM)

Policia kufitare bregdetare siguron mjete detare dhe ndihmë për agjencitë koordinuese, kur kërkohet të shtojnë përpjekjet e SAR. Në mbështetje të kërkesave të bëra nga Oficeri i Shërbimit të Rojës Bregdetare në QNOD, OCT i PKM mbështet operacionin SAR me mjete dhe ndihmon për njoftimin e bashkëveprimin me institucionet e tjera në zonën e operacionit. Nën mbështetjen e PKM-së janë gjithashtu edhe mjetet detare të *Guardia Di Finanza*-s.

### Pushteti vendor bregdetar

Pushteti vendor bregdetar siguron asetet, mjetet emergjente mjekësore dhe të tjera që do të kontribuonin në operacionet efektive të SAR-it kur kërkohet nga agjencitë koordinuese.

### Operatorët e anijeve të lundrimit

Sipas Konventës Ndërkombëtare për Shpëtimin, Londër, 28 prill 1989, neni 10, çdo kapiten ka detyrë t'i japë asistencë çdo personi të rrezikuar për të humbur në det, nëse ai mund ta bëjë këtë pa dëmtuar seriozisht mjetin e tij të lundrimit dhe personat në të.

Anijet lundruese që veprojnë përgjatë brigjeve tona për qëllime tregtare, duhet t'u japin ndihmë agjencive koordinuese, kur kërkohet të shtojnë përpjekjet e SAR.

### Komuniteti i peshkimit

Komuniteti i peshkimit që përfaqëson peshkatarët dhe vepron rreth brigjeve tona, vë në dispozicion mjetet e veta për agjencitë koordinuese, kur kërkohet të shtojnë përpjekjet e SAR.

### Sistemi i Integruar i Vëzhgimit të Hapësirës Detare (SIVHD)

Sistemi i Integruar i Vëzhgimit të Hapësirës Detare (SIVHD) administrohet nga Forca Detare/Roja Bregdetare dhe punon 24 orë. Ai përfshin radarët, AIS dhe VHF Detare.

### Sistemi i Vëzhgimit të Anijeve (SVA)

Sistemi i Vëzhgimit të Anijeve i referohet sistemit BluBox për monitorimin e anijeve të peshkimit të RSH. Ky sistem administrohet nga Inspektorati i Peshkimit. Të gjitha anijet e peshkimit me gjatësi më të madhe se 12m janë të pajisura me aparatin e transmetimit të të dhënave. Anijet më të vogla janë të pajisura vetëm me mjete komunikimi.

### Sistemi i radio komunikimit TETRA

Sistemi i radio komunikimit TETRA administrohet nga QNOD-ja dhe siguron komunikim të kriptuar që përdoret gjatë të gjitha operacioneve detare.

7.6.10 **Sistemi i Menaxhimit Total të Informacionit (TIMS) dhe Sistemi i Teknologjisë së Informacionit për Menaxhimin e Inteligjencës (MEMEX)** janë të vendosura në QNOD e administrohen nga Policia Kufitare dhe e Migracionit (PKM).

## Ministria e Shëndetësisë

Ministria e Shëndetësisë siguron kapacitete materiale dhe njerëzore për mbështetjen e operacioneve SAR dhe trajtimin shëndetësor të njerëzve në rrezik për jetën. Kjo ndihmë jepet nga spitalet dhe qendrat shëndetësore shtetërore, spitalet dhe qendrat shëndetësore private, si dhe njësia e transportit ajror/ambulancë ajrore.

## Ministritë përgjegjëse për mjedisin, pyjet dhe administrimin e ujërave

Ministritë dhe institucionet përgjegjëse për mjedisin, pyjet dhe administrimin e ujërave mbështesin me kapacitetet e tyre operacionet e kërkim-shpëtimit, si dhe marrin përgjegjësitë ligjore, që vijnë si rrjedhim i aderimit në konventat ndërkombëtare, kur shkalla e ndotjes për shkak të aksidentit është e lartë dhe rrezikon ndotjen e ujërave ndërkufitare.

Ato informojnë menjëherë strukturat operacionale të kërkim-shpëtimit për pozicionin, kursin, shpejtësinë dhe për sinjalet e thirrjes së anijeve në rrezik, brenda rajonit kombëtar të kërkim-shpëtimit; transmetojnë dhe ndërhyjnë menjëherë tek anijet që ndodhen në afërsi të incidentit, për dhënie ndihme, duke marrë përgjegjësitë e përcaktuara në konventat ndërkombëtare të pranuara me ligj; nëpërmjet rrjetit të agjencive rajonale të mjedisit dhe pyjeve, identifikojnë shkallën e ndotjes dhe rezultatet i bëjnë publike kur incidenti shoqërohet me ndotje të mjedisit (ajrit, ujërave, tokës)

## Instituti i Gjeoshkencave, Energjisë, Ujit dhe Mjedisit

Instituti i Gjeoshkencave, Energjisë, Ujit dhe Mjedisit, si një njësi kombëtare kërkimore shkencore, realizon kërkime shkencore në fushën e rreziqeve natyrore, si dhe të atyre të krijuara nga aktiviteti i njeriut (rrëshqitje, erozion, përmbytje, ndotje e mjedisit, etj.).

## Drejtoria Rajonale e Ujitjes dhe Kullimit

Drejtoria Rajonale e Ujitjes dhe Kullimit i siguron Qendrës Kombëtare të Kërkim- Shpëtimit tregues të vendndodhjes dhe të dhëna për digat dhe hidrovoret në territorin e Republikës së Shqipërisë, si dhe në vendin e aksidentit.

## Kompanitë private detare dhe ajrore të licensuara

Kompanitë private të licensuara për anijet dhe avionët civilë (për ato mjete që përfshihen në regjistrat që menaxhohen nga Drejtoria e Përgjithshme Detare (DPD) dhe Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) kanë detyrim ligjor për ofrimin e ndihmës në rastet e aksidenteve detare dhe ajrore. QKKSH, në rastet e operacioneve SAR, u kërkon, nëpërmjet Autoriteteve të DPD-së apo AAC-së, kufizimin e lundrimit apo fluturimit në zonën e veprimeve SAR, si dhe vënien në dispozicion të operacionit kapacitetet e tyre SAR, etj.

## Shega Air sh.p.k

Shega Air sh.p.k. është pjesë e shoqërisë “Shega Group” në Shqipëri, për shërbimet e transportit dhe logjistikës. Shega Air ofron fluturime për evakuim, fluturime për misione të ndryshme filmike dhe fotografike, etj.

Marrëdhëniet e njësive të kërkim shpëtimit me Shega Air sh.p.k., për detyrimet reciproke në operacionet e kërkim-shpëtimit, rregullohen me marrëveshje të veçanta e të miratuara nga dy palët.

## Strukturat e menaxhimit të emergjencave civile në Republikën e Shqipërisë

### Zyra Operacionale e Situatës në Kryeministri

Zyra Operacionale e Situatës (në vijim “ZOS”) është strukturë pranë kryeministrit për mbledhjen e informacionit për emergjencat civile dhe krizat. ZOS harton raporteve analitike periodike për kryeministrin, Këshillin e Ministrave dhe KKECK-në, si dhe mban komunikim të vazhdueshëm me Drejtorinë e Përgjithshme të Emergjencave Civile, ZIMEK-së, QKKSH dhe qendrat operacionale.

### Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile

Drejtoria e Përgjithshme të Operacioneve të Emergjencave Civile koordinon, në nivel kombëtar, të gjitha veprimet për përballimin e nevojave në rast emergjencash civile dhe krizash.

## Prefekti, Kryetari i Bashkisë. Qendrat Lokale të EC

Pushteti vendor ka detyrimin kushtetues për planifikimin dhe përballimin e gjendjes së krijuar pas një fatkeqësie natyrore, teknologjike ose emergjence civile, të ndodhura në rajonin e prefekturës apo bashkisë përkatëse.

## Organizatat vullnetare për përballimin e Emergjencave Civile

### Qendra Vullnetare e Emergjencave Civile (QVEC)

Qendrat Vullnetare të Emergjencave Civile numërojnë mbi 600 vullnetarë, të cilët janë mjekë të kualifikuar të specialiteteve të ndryshme, infermierë, studentë të mjekësisë e infermierisë, pensionistë, të rinj të profesioneve të ndryshme me përvojë në fushën e dhënies së ndihmës në rastet e emergjencave civile dhe operacioneve SAR.

## Kryqi i Kuq Shqiptar (KKSH)

Kryqi i Kuq Shqiptar, me rreth 90 mijë anëtarët dhe rreth 2 500 vullnetarë të trajnuar për operacione në rast fatkeqësish, është organizata më e madhe vullnetare në Shqipëri.

KKSH ka krijuar kapacitete për të ndihmuar, në rast aksidentesh ajrore dhe detare, duke u fokusuar në dhënien e ndihmës së parë dhe kujdesit shëndetësor. KKSH është i pajisur me sisteme radio-komunikimi dhe disponon tre qendra trajnimi, në nivel lokal dhe një të tillë, në nivel qendror.

### OJQ të tjera si Karitas, Organizata “Nënë Tereza”, etj, kanë kapacitete për të ndihmuar në rast aksidentesh ajrore dhe detare, duke u fokusuar kryesisht në sigurimin e ndihmave materiale.

## Autoriteti i Komunikimit dhe Medias në Shqipëri

Autoriteti i Komunikimit dhe Medias në Shqipëri rregullon përdorimin e frekuencave të radiove dhe ndihmon me drejtimin/orientimin e shërbimit të kërkimit dhe shpëtimit për gjetjen/zbulimin e personave të humbur. Ky autoritet gjithashtu publikon dhe mban një *database* të licencave të radiove dhe shenjave të thirrjes detare, ajrore, etj. dhe asnjëherë nuk ndërhyn në frekuencat e punës dhe shenjat e thirrjes gjatë operacioneve SAR.

### Departamenti i Telekomunikacionit nxjerr rregulla dhe rregullore për përdorimin joqeveritar të pajisjeve pa tela dhe radiove për promovimin e sigurisë së jetës dhe pronës dhe bashkëpunimin në operacionet e SAR

### Albtelekomi dhe Kompanitë celulare që operojnë në Republikën e Shqipërisë në rast aksidentesh detare dhe ajrore ndihmojnë në lokalizimin e sinjaleve të emergjencës, me qëllim orientimin e strukturave operacionale të kërkim-shpëtimit.

## Doganat

Në rast se është drejtuar thirrje për ndihmë ndërkombëtare, shërbimet doganore dhe ato kufitare shqiptare, pas njoftimit, duhet të ofrojnë asistencë të menjëhershme për lehtësimin e procedurave të hyrjes së grupeve të kërkim-shpëtimit, pajisjeve të tyre të shpëtimit dhe qenve të kërkimit, si dhe heqjen e disa tarifave doganore.

## Asetet SAR të vendeve të tjera sipas marrëveshjeve

### Qendrat e Koordinim-Shpëtimit të vendeve fqinje

Qendrat e Koordinim-Shpëtimit ose struktura/t të marrëdhënieve me jashtë mund të marrin/dërgojnë kërkesa nga/tek Qendrat e Koordinim-Shpëtimit të vendeve të huaja për mbështetje me/të operacione/ve SAR, sipas marrëveshjeve për këtë qëllim.

## Qendra e Kontrollit të Misionit Satelitor për dhënien e sinjalit/alertit të

## fatkeqësisë

Qendra e Kontrollit të Misionit Satelitor (ITMCC), e instaluar ne Bari, Itali, i merr e para sinjalet e fatkeqësisë nga pajisjet satelitore që transmetojnë sinjalet e fatkeqësisë që aktivizohen në mjetet ajrore (ELT), detare (EPIRB) apo personale (PLT) që mund të jenë në situatë të tillë dhe të dhënat i transmeton në Qendrat e Koordinim-Shpëtimit të vendeve që mbulohen nga kjo qendër, përfshi edhe FARSH. Me marrjen e sinjalit dhe pas vlerësimit të tij, nëse rezulton se ngjarja ka ndodhur brenda zonës tonë të përgjegjësisë, QKKSH do të marrë përgjegjësinë për kryerjen e operacionit SAR dhe koordinimin e veprimeve në varësi të nivelit të aksidentit. Alarmi i pajisjes së sinjalizimit të fatkeqësisë do të vazhdojë për aq kohë sa kjo pajisje të çaktivizohet.

*Shënim:* Organet shtetërore dhe private, të përcaktuara në këtë plan, janë përgjegjëse për të dhënë ndihmë në operacionet e kërkim-shpëtimit.

Institucionet e tjera shtetërore, si dhe subjektet private që nuk përfshihen në këtë plan, sa herë u kërkohet nga Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit, janë të detyruara të ofrojnë ndihmën e tyre në njerëz dhe mjete.

Çdo mjet ajror/detar, si dhe çdo shtetas shqiptar, në përputhje me mundësitë reale, ka për detyrë të lajmërojë për çdo aksident të vrojtuar dhe të kontribuojë në dhënien e ndihmës.

# 8. LIDHJA ME PLANET E TJERA

Plani Kombëtar i Kërkim-Shpëtimit është një dokument harmonizues, gjithëpërfshirës, i cili mbledh së bashku të gjitha institucionet dhe strukturat kombëtare në përgjigjen ndaj situatave SAR. Ky plan nuk i zëvendëson planet e institucioneve shtetërore e private në fushën e kërkim-shpëtimit, por i harmonizon dhe i sjell ato së bashku në një frymë bashkërendimi.

Plani Kombëtar i Kërkim-Shpëtimit është hartuar përmes konsultimeve dhe shkëmbimit të informacioneve me institucione të ndryshme dhe si rrjedhim, përfshin idetë dhe procedurat e planeve specifike, duke i lidhur ato me përgjigjen e planifikuar të institucioneve, të lidhura ngushtë me njëra-tjetrën.

Plani Kombëtar i Kërkim-Shpëtimit reflekton përgjegjësi më të gjera, jo vetëm në përgjigje, por dhe në parandalim, lehtësim, përgatitje, mbrojtje dhe rikthim në normalitet.

# PJESA E DYTË

# RAJONI I KËRKIM-SHPËTIMIT NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË

Rajoni i Kërkim-Shpëtimit (SRR) përcaktohet për të siguruar përdorimin me efektivitet të kapaciteteve më të përshtatshme për komunikimin, trajtimin efikas të sinjaleve të rrezikut dhe koordinimin e duhur për të mbështetur, në mënyrë efektive, shërbimet SAR gjatë operacioneve SAR në tokë.

Krijimi i SRR bazohet në mirëkuptimin midis shteteve në lidhje me përgjegjësitë e pranuara për koordinimin apo ofrimin e shërbimeve SAR civile.

Ekzistenca e kufijve SRR nuk duhet të shihet si një bazë për të kufizuar, vonuar, apo kufizuar, në çfarëdo mënyre, një veprim të shpejtë dhe efektiv për lehtësimin e situatave emergjente.

SRR vendoset në bashkëpunim me vendet fqinje dhe njihet ndërkombëtarisht përkatësisht nga IMO ose dokumente të ICAO.

Zona e përgjegjësisë detare dhe ajrore janë të harmonizuara me njëra-tjetrën për aq sa është e mundur, megjithatë, linjat ndarëse të SRR normalisht duhet të miratohen nga qeveritë që kanë SRR fqinje, kur është e mundur. SRR nuk do të lejohet të ndikohet në mënyrë të padrejtë nga kufijtë politikë.

Siç përcaktohet në Konventën mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar (Aneksi 12) dhe Konventën Ndërkombëtare Detare, një SRR e njohur është e lidhur me një RCC.

# Rajoni i Kërkim-Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë

Sistemi SAR në RSH bëhet i integruar në sistemin global SAR, duke krijuar SRR të caktuar nga organizmat ndërkombëtarë dhe RCC, të cilat përputhen me standardet ndërkombëtare.

Rajoni i Kërkim-Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë(SRR), mbështetur në Konventën e Çikagos dhe IMO, është identik me rajonin përkatës të navigimit ajror e si i tillë, ai përputhet me kufijtë e Tirana FIR, si dhe marrëveshjet ndërkombëtare që janë në fuqi me vendet fqinje. Harta SRR e Shqipërisë është paraqitur në lidhjen nr. 1, shtojca “A”.

Bazuar në ligjin nr. 821, datë 26.09.2001 “Për ratifikimin e marrëveshjes për shërbimet tranzit ajror ndërkombëtar”, Çikago 1944, fusha e përgjegjësisë SAR e Republikës së Shqipërisë përkon me fushën e përgjegjësisë brenda kufijve shtetërorë.

Bazuar në *Memorandumin e Mirëkuptimit të 19 majit 2000 midis Italisë dhe Shqipërisë* (Memorandum of Understanding ALB-ITA Declared by ICAO, SAR.6/Circ.43, 20 janar 2010), hapësira detare e RSH ndahet nga hapësira detare e Italisë, për qëllime SAR në vijën me koordinata: φ: 41◦ 23’30’’N λ:18◦19’30’’E; φ: 40◦ 25’ 00’’N; λ:19◦ 00’00’’ E;

Deri në nënshkrimin e marrëveshjeve të bashkëpunimit në fushën e SAR me fqinjët detarë dhe tokësorë të RSH dhe deklarimit të tyre në ICAO/IMO, si zonë përgjegjësie SAR do të funksionojë Rajoni Informativ i Fluturimit/Flight Information Region (FIR), ku çdo mjet ajror, detar apo tokësor që ndodhet në fatkeqësi brenda kësaj zone, është i detyruar të kërkojë ndihmë te autoritetet SAR të RSH. Nuk përjashtohet dhe nuk

neglizhohet edhe dhënia e ndihmës edhe jashtë kufijve të FIR, kur kjo kërkohet nga autoritetet SAR të vendeve fqinje dhe miratohet nga autoritetet vendimmarrëse të Republikës së Shqipërisë.

Rajoni Informativ i Fluturimit të Republikës së Shqipërisë përfshin kufirin tokësor dhe kufirin e ujërave detare, sipas vijës që kalon në pikat me koordinata: (41◦ 52’N19◦ 21’E; 41◦ 08’N 18◦ 52’ E; 40◦ 45’ N 19◦ 00’E; 40◦ 25’N 19◦ 00’E) që është zona e përgjegjësisë së operacioneve të kërkim-shpëtimit të Republikës së Shqipërisë.

Republika e Shqipërisë, në bazë të legjislacionit shqiptar, marrëveshjeve rajonale dhe konventave ndërkombëtare ku ajo është palë, me burimet njerëzore dhe materiale që disponon për organizimin dhe kryerjen e operacioneve të kërkim-shpëtimit, përgjigjet për dhënien e ndihmës për çdo mjet ajror, detar apo person që ndodhet në rrezik dhe kërkon ndihmë, brenda hapësirave territoriale tokësore dhe detare të saj.

Udhëzimet dhe standardet përkatëse të IMO dhe ICAO (aneksi 12) të këtyre RCC-ve janë zhvilluar dhe mund të gjenden në konventat përkatëse, Manualin IAMSAR dhe botime të tjera, të cilat duhet të mbahen dhe të përdoren nga QKKSH/RCC e RSH-së. Koordinatorët SAR, siç përcaktohet në këtë plan, janë përgjegjëse për organizimin e shërbimeve SAR dhe krijimin e RCC për SRR përkatëse. Kjo RCC duhet të pajiset me personel të trajnuar mbi shërbimin 24-orësh.

# KAPACITETET KOMBËTARE SAR NË RSH

Bazuar në ligjin nr. 10435, datë 23.06.2011 për “Shërbimin e Kërkim-Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë”, kapacitetet SAR ndahen në “parësore” dhe “dytësore”.

# Kapacitetet parësore të SAR

Kapacitetet parësore të SAR janë të gjitha ato kapacitete (forca dhe mjete) që mbahen në gatishmëri të përditshme, për angazhim të menjëhershëm nga QKKSH për operacione SAR. Këto kapacitete janë:

* + 1. Kapacitet ajrore të Bazës Ajrore Farkë/Forcës Ajrore. 2.1.2.Kapacitetet detare të Rojës Bregdetare/Forcës Detare. 2.1.3.Kapacitetet e Shërbimit Zjarrfikës në Republikën e Shqipërisë. 2.1.4.Kapacitetet e Shërbimit të Urgjencës Mjekësore në RSH.
    2. Kapacitetet Operacionale të Aeroporteve dhe të Bazave Ajrore në RSH.
    3. Personeli i Ekipeve të Mbrojtjes Civile, i cili është trajnuar për operacionet e SAR në juridiksionin e prefekturave dhe bashkive.
    4. Ekipet speciale të zhytjes me pajisjet speciale të Forcës Detare, batalionit të Mbështetjes Rajonale, batalionit të Forcave Speciale.
    5. Ekipet e Operacioneve Speciale (mjete dhe personel) të Forcave të Armatosura dhe Policisë së Shtetit.

Koha e vënies në gatishmëri e Kapaciteteve Parësore të SAR është deri në 30 minuta (sipas rajonit), në mënyrë që të jetë në gjendje të përgjigjen menjëherë. Në rast të një incidenti me një numër të madh personash në vështirësi (mbi 30), zbatohet Plani Kombëtar në lidhje me Operacionet Masive të Shpëtimit.

# Kapacitetet dytësore të SAR

Kapacitetet dytësore SAR janë të gjitha ato kapacitete (pajisje dhe personel) të shërbimeve që nuk mbahen në gatishmëri për vendosjen e menjëhershme për qëllime SAR. Ato mund të mobilizohen pas një kërkese që transmetohet nga QKKSH që ata të marrin pjesë në një operacion SAR. Këto kapacitete janë:

* + 1. Helikopterë të tjerë Bazës Ajrore Farkë/Forcës Ajrore. 2.2.2.Mjetet ajrore të Policisë së Shtetit.
    2. Mjetet ajrore të Ministrisë së Shëndetësisë.
    3. Mjete e tjera detare të Forcës Detare/Roja Bregdetare dhe autoriteteve portuale të Shqipërisë.
    4. Mjetet ajrore të kompanive private (helikopterë civilë).
    5. Forca dhe mjete të autoriteteve vendore (bashki, njësi administrative, etj.).
    6. Personel dhe asete të Ministrisë së Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale, spitaleve dhe klinikave private.
    7. Kryqi i Kuq Shqiptar.
    8. Struktura qeveritare qendrore dhe vendore në varësi të incidentit. 2.2.10.Anije shpëtimi dhe varka shpëtimi.
    9. Ekipet vullnetare të shpëtimit.
    10. Grupet e Mbrojtjes së Shpëtuesve të njësive administrative.

# Stacionet e gatishmërisë dhe njoftimit

Stacionet e gatishmërisë dhe njoftimit të SAR janë të parët që marrin informacionin e çdo anijeje ose avioni në gjendje të vështirë dhe ata e informojnë menjëherë QKKSH. Këto stacione paralajmëruese përfshijnë:

* + 1. Qendrën e Kontrollit Ajror Rinas (QKR).
    2. Stacionet RADAR të ajrit.
    3. Stacionet RADAR të SIVHD.
    4. JRCC e vendeve të tjera.
    5. COSPAS-SARSAT MCCs.
    6. Çdo stacion, agjenci apo person tjetër, i cili merr njohuri për ekzistencën ose dyshimin e ndonjë personi në rrezik për jetën.

# 3. KONCEPTI I PËRDORIMIT TË ASETEVE SAR

“Koncepti i përdorimit të aseteve SAR”, qartëson se kush dhe çfarë bën për ofrimin e shërbimeve gjatë një operacioni, duke përcaktuar mënyrën se si do të përdoren këto asete dhe si do të bëhet koordinimi, sipas niveleve të përcaktuara të operacioneve SAR dhe fazave të vlerësimit të një incidenti.

Koordinimi, menaxhimi, ekzekutimi i incidenteve SAR kalon nëpërmjet fazave të caktuara, të cilat mund të përdoren për të ndihmuar organizimin e aktiviteteve, në përgjigje të këtij incidenti. Në terma të përgjithshëm, këto faza shqyrtohen më poshtë, por një shqyrtim më i gjerë i tyre mund të gjendet në vëllimin II të IAMSAR dhe manualin SAR të FARSH.

Këto faza duhet të interpretohen me fleksibilitet, pasi shumë nga veprimet do të kryhen bashkërisht ose në mënyra të ndryshme për t’u përshtatur me kushtet specifike. Një nga pikat kyçe në një operacion kërkim-shpëtimi është koordinimi ndërinstitucional dhe koordinimi me qendrat fqinje, duke u mbështetur në vlerësimin e incidentit dhe nivelet e operacionit.

Qendra e Koordinimit të Shpëtimit (RCC) ka për detyrë të jetë organizmi rregullator për koordinimin dhe menaxhimin e përgjithshëm të operacioneve SAR, nëpërmjet zbatimit të procedurave të miratuara edhe detyrimeve të këtij plani.

Terminologjia dhe përkufizimet e përdorura në të gjithë komunitetin e SAR të RSH–së do të standardizohen e përputhen, sa të jetë e mundur, gjatë përdorimit të tyre, me konventat përkatëse ndërkombëtare dhe manualet IAMSAR.

# Bashkëpunimi e koordinimi ndërinstitucional

Në rastet kur disa autoritete do të kontribuojnë njëkohësisht në aktivitetin SAR, i rëndësishëm mbetet bashkëpunimi e koordinimi ndërinstitucional i njësive të përfshira në operacion me qëllim përdorimin e burimeve të duhura, racionalizimin, prioritetin e përdorimit, etj, për një rezultat sa më të efektshëm dhe ky koordinim i përgjithshëm kryhet nga QKKSH.

# Parime udhëzuese për bashkëpunimin ndërinstitucional

Pjesëmarrësit në planin kombëtar, bashkëpunimin ndërinstitucional do e realizojnë në përputhje me aktet ligjore në fuqi dhe urdhrat ekzekutivë (operacionalë), të ardhur nga QKKSH, duke organizuar strukturat dhe mjetet e tyre dhe duke i vënë në dispozicion të operacioneve SAR, të koordinuara nga QKKSH.

Në rast të një situate fatkeqësie (të dukshme ose që mund të krijohet), kërkimi, shpëtimi apo përpjekjet e tjera do të bazohen në supozimin se një situatë fatkeqësie aktualisht ekziston deri sa ajo të vlerësohet ndryshe. Ndihma do të jepet për të gjithë personat në rrezik, pa marrë parasysh kombësinë e tyre, statusin ose rrethanat.

Bashkëpunim i ngushtë do të zbatohet ndërmjet të gjitha shërbimeve, organizatave, institucioneve shtetërore dhe joshtetërore, miratuese të këtij plani, të cilat mund të mbështesin shërbimin SAR në fusha të tilla si operacionet, planifikimi, trajnimi, stërvitjet, komunikimi, etj.

Midis QKKSH dhe autoriteteve të lundrimit ajror dhe detar duhet të hartohen marrëveshje bashkëpunuese në trajtimin e emergjencave të mjeteve ajrore e detare, përveç rasteve kur këto autoritete mbajnë vetë të gjitha përgjegjësitë. Me institucionet apo organizmat privatë duhen marrëveshje dypalëshe ku të përcaktohen edhe tarifat e shërbimit e modalitete të tjera.

# Autoriteti përgjegjës për koordinimin e përgjithshëm SAR

Në përgjigje të ngjarjeve të kërkim-shpëtimit, koordinimi i përgjithshëm në Republikën e Shqipërisë ushtrohet nga Koordinatori Kombëtar i Kërkim-Shpëtimit (SHSHP të FARSH) dhe realizohet nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit.

QKKSH ka përgjegjësinë kryesore për bashkëpunimin dhe koordinimin institucional të operacioneve SAR brenda SRR të deklaruar dhe njohur ndërkombëtarisht.

QKKSH/RCC gjithashtu identifikon llojin e mbështetjes që autoritetet e ndryshme pritet të ofrojnë në një operacion SAR.

Kryetari i QKKSH mund t'i delegojë kompetencat e tij një njësie tjetër, vetëm për një pjesë të caktuar të operacionit SAR.

Struktura që është e vetëdijshme se një incident SAR po ndodh ose ka ndodhur, është e detyruar të reagojë, derisa koordinimi i përgjithshëm SAR t’i transferohet një njësie/autoriteti tjetër.

Normalisht, njësia SAR më pranë vendngjarjes do të jetë koordinatori i një incidenti SAR në hapat fillestarë, ndërsa më pas, përgjegjësitë dhe funksionet e koordinimit dhe menaxhimit të incidentit i caktohen një strukture, e cila përzgjidhet nga Qendra e Koordinim-Shpëtimit (RCC), bazuar në llojin e objektit që kërkon ndihmë nga shërbimi SAR, kushtet dhe vendndodhjen e incidentit SAR.

Në rrethana të caktuara, kur bëhet e qartë, pas konsultimeve ndërmjet njësive të përfshira në incident, mundet që një tjetër njësi SAR të jetë më e përshtatshme për të marrë përgjegjësitë. Në këtë rast, me marrëveshje të përbashkët, autoriteti i kalon këtij të fundit për të marrë përgjegjësitë e plota të koordinimit. Kushtet që përcaktojnë përzgjedhjen mund të përfshijnë komunikimin më të mirë, afërsinë me zonën e kërkimit, aksesin më të mirë për sigurimin e të dhënave, ekspertizën në fusha të specializuara ose mjetet, personelin dhe infrastrukturën e gatshme në dispozicion.

Për të pasur sukses në një operacion SAR nevojiten konsultimet me të gjitha autoritetet pjesëmarrëse në operacionin qysh në fazat e para të incidentit, me qëllim që ato të ofrojnë këshillat dhe sugjerimet e tyre, pasi ato zotërojnë njohuri e aftësi në fusha të veçanta. Ekspertiza dhe veprimet e tyre duhet të merren në konsideratë nga Koordinatori SAR i RCC/Koordinatori i Misionit SAR.

# Bashkëpunimi e koordinimi rajonal

QKKSH, në zbatim të ligjit nr. 10435, datë 23.06.2011, neni 7, pika e), ka detyrimin që të ushtrojë kompetencat për të bashkëpunuar dhe koordinuar në mënyrë të drejtpërdrejtë me qendrat homologe të kërkim-shpëtimit të vendeve fqinje, si dhe të marrin pjesë në veprimet SAR që kryhen në zonat detare, jashtë zonës së përgjegjësisë së RSH, me kërkesë të RCC-ve fqinjë dhe duke vepruar në bazë të marrëveshjeve reciproke.

QKKSH/RCC (kur është nënshkruar një marrëveshje dypalëshe) përbën pikën e kontaktit për kërkesën për ndihmë të mjeteve SAR të vendeve të tjera në operacionet e koordinuara nga QKKSH në SRR të RSH-së ose për disponueshmërinë dhe asistencën e forcave të Republikës së Shqipërisë në operacionet e SAR që ndodhin në SRR fqinje, nën koordinimin e çdo JRCC/RCC tjetër.

Në rastin e aksidenteve që përfshijnë mjete detare që ndodhin jashtë kufijve të rajonit të përgjegjësisë së Republikës së Shqipërisë, QKKSH bashkëpunon me qendrën kompetente të huaj SAR, e cila ka marrë përsipër përgjegjësinë për të mbledhur ose ofruar informacionin përkatës, për mbledhjen dhe sigurimin e informacionit përkatës.

Në operacionet SAR në vendet e tjera, ku shtetasit shqiptarë janë në rrezik apo janë gjetur ose shpëtuar, (e njëjta praktikë ndiqet me të shtetasit e huaj në SRR të Shqipërisë), informohet Departamenti i Çështjeve Konsullore të Ministrisë së Punëve të Jashtme, i cili më pas, së bashku me Policinë e Shtetit dhe ambasadat përkatëse, kontrollon prenotimet e udhëtimeve dhe informon të afërmit e viktimës/ave ose personave të shpëtuar.

QKKSH/RCC koordinon incidentet detare SAR jashtë rajonit të saj të përgjegjësisë, në rastet kur është marrësi i parë i sinjaleve të alarmit, deri sa përgjegjësia të merret nga RCC përkatëse për menaxhimin të mëtejshëm të incidentit.

Kur kërkohet një mision SAR jashtë SRR të Republikës së Shqipërisë, për të përdorur asetet dhe ekipet kombëtare, QKKSH/RCC, në bashkëpunim me Ministrinë e Jashtme, ndërmerr veprime mbështetur në marrëveshjet ndërkombëtare ekzistuese, të nënshkruara në kuadër të bashkëpunimit të Republikës e Shqipërisë me vendet e tjera si dhe në zbatim të ligjit nr. 10435, datë 23.06.201, neni 13, pika 1, 2, 3).

Për incidentet në SRR të RSH, QKKSH mund të kërkojë ndihmë nga shtetet fqinje, në kuadër të një marrëveshjeje ekzistuese.

Procedurat rajonale të aktivizimit të operacioneve SAR do të aplikohen nga QKKSH, si një organ i përgjithshëm bashkërendues (për RSH) dhe reagues ndërrajonal, kur një incident ka ndodhur ose mund të ndodhë dhe:

* tejkalon aftësinë e reagimit të mundshëm të vendit tonë për të përballuar këtë incident/aksident;
* mund të përbëjë një kërcënim serioz për shëndetin publik, mirëqenien, mjedisin, ose për numër të konsiderueshëm të pronave në rajon;

# Menaxhimi i operacioneve SAR

Koordinatorët e kërkim-shpëtimit, të përcaktuar në këtë plan kombëtar, janë menaxherët e operacioneve SAR. Ata duhet të kuptojnë rëndësinë e përfshirjes së kapaciteteve të tjera, në mbështetje të sistemit të SAR dhe të kërkojnë të krijojnë një mjedis ku një përfshirje e tillë të jetë efektive. Natyra gati unike, humanitare dhe jopolitike e SAR-it përbën avantazh në nxitjen e bashkëpunimit dhe përfshirjes së strukturave shtetërore dhe private për një qëllim të përbashkët.

Lloji i Sistemit të Komandimit të Incidentit, i miratuar për përdorim në Republikën e Shqipërisë, është Sistemi Kombëtar i Menaxhimit të Incidentit (SCI). Procedurat koordinuese të këtij plani do të vazhdojnë të përdoren nën SCI.

Për të siguruar sukses, palët e përfshira në plan duhet të angazhohen për ofrimin e shërbimeve më të mira të mundshme të SAR-it me burimet e disponueshme. Ky angazhim pasqyrohet gjithashtu në legjislacionin kombëtar që përcakton agjencitë përgjegjëse për SAR.

Agjencitë ose personat që mund të caktohen si koordinatorë të SAR-it (SC) apo që kanë përgjegjësi mbikëqyrëse brenda QKKSH, do të përfshihen në menaxhimin dhe mbështetjen e aspekteve të ndryshme të organizimit dhe menaxhimit SAR. Bashkëpunimi i ngushtë ndërmjet organizatave të ndryshme civile dhe ushtarake është thelbësor dhe legjislacioni siguron përdorimin e burimeve ushtarake dhe burimeve të tjera publike për të mbështetur SAR-in.

Organizmat shtetërorë, industria dhe burimet e përgjithshme të popullsisë duhet të mbështesin shërbimin SAR, por drejtuesit SAR duhet të marrin iniciativën për të bërë marrëveshje për ta, në funksion të shërbimit që ata drejtojnë.

# Organizimi i ekipit

Ekipi i SAR përbëhet nga personel që zotëron aftësi të specializuara në operacionet e kërkimit dhe shpëtimit, aftësi që përfshijnë Komandim-Kontrollin e Incidentit, kërkimin teknik dhe kërkimin me qen, shpëtimin me litarë, shpëtim në hapësira të kufizuara, shpëtimin në struktura të rrëzuara, shpëtimin në ujëra të shpejta (përmbytje), nxjerrjen e automjeteve dhe MCM (Menaxhimin e viktimave të shumta).

Njësitë SAR kanë një udhëheqës të paracaktuar që do të drejtojë dhe menaxhojë të gjithë operacionin SAR. Ato kryejnë misionin e përgjithshëm të kërkimit dhe shpëtimit duke përfshirë: mobilizimin, kërkimin dhe shpëtimin teknik dhe/nxjerrjen (çlirimin). Kjo do të bëhet në fazat e përgjithshme SAR, për shembull në: fazën e alarmit/kërkimit, fazën e shpëtimit, rikuperimit dhe fazën e përfundimit. Kjo ndihmon drejtuesin e ekipit të SAR me planifikimin afatshkurtër dhe afatgjatë për operacionet e ekipit SAR.

# Nivelet e menaxhimit

Ekzistojnë tre nivele të menaxhimit në sistemin SAR:

* + - Menaxhimi i përgjithshëm i aktivitetit nga autoritetet SAR.
    - Menaxhimi individual i incidenteve SAR nga koordinatorët e misionit SAR.
    - Menaxhimi nga koordinatorët në vendngjarje, drejtimi i aktiviteteve në një incident SAR, të cilët caktohen nga Koordinatori i Misionit SAR.

Kjo pjesë detajon, në terma të përgjithshëm, menaxhimin dhe koordinimin e veprimeve të nevojshme, pas marrjes së vendimit për të zbatuar procedurat për të reaguar në një situatë SAR. Sapo të vendoset për të proceduar për një operacion, planet duhet të vihen në zbatim për fillimin e aktivitetit të kërkimit pa asnjë vonesë, sipas shtojcave dhe lidhjeve përkatëse, të miratuara në këtë plan.

# Personeli i Qendrës së Koordinim-Shpëtimit

Personeli i Qendrës së Koordinim-Shpëtimit kryen detyra në përgjigje të ngjarjeve të kërkim-shpëtimit. Përveç kësaj, ato kanë përgjegjësi të mbajnë Qendrën e Koordinim- Shpëtimit në gjendje të gatshme në mënyrë të vazhdueshme. Stafi i Qendrës së Koordinim-Shpëtimit duhet të përbëhet nga personel i trajnuar dhe me përvojë në fushën e kërkim-shpëtimit. Gjatë kohës kur një aktivitet SAR është në vijim dhe është i shkallës së madhe, stafi i zakonshëm mund të mbështetet nga personel shtesë.

# Njësitë dhe ekuipazhet SAR

Me njësi SAR kemi parasysh:

Njësi kërkim-shpëtimi ajrore: ASRU (Air Search and Rescue Unit). Njësi kërkim-shpëtimi detare: NSRU (Naval Search and Rescue Unit).

Njësi kërkim-shpëtimi tokësore: LSRU (Land Search and Rescue Unit), etj.

Njësitë SAR kanë përgjegjësi për krijimin, plotësimin me personel, pajisjen dhe menaxhimin e sistemit SAR, duke përfshirë mbështetjen e duhur ligjore dhe financiare, krijimin e Qendrës së Koordinim-Shpëtimit, sigurimin ose organizimin e aseteve SAR, zhvillimin e politikave të koordinimit dhe trajnimit SAR, etj.

Çdo njësi SAR duhet të sigurohet që:

operacioni SAR do të fillojë dhe ekzekutohet duke përdorur mjetet më të mundshme të efektshme,

operacionet e shpëtimit të jenë kryer ose shanset për sukses nuk kanë asnjë mundësi të logjikshme.

Njësitë SAR duhet të përqendrohen në burimet që do kryejnë operacionet, koordinimin e të gjitha kapaciteteve pjesëmarrëse në operacionet SAR, vendosjen e bashkëpunimit dhe koordinimit me njësitë e tjera SAR dhe të sigurohen që bashkëpunimi dhe koordinimi reciprok funksionon.

# Proceset e planifikimit SAR

Plani Kombëtar i Kërkim-Shpëtimit është dokument i vetëm që ka të bëjë me SRR, RCC dhe RSC-s dhe funksionet lidhur me shërbimin SAR, për të cilat shteti shqiptar është përgjegjës. Parimet e bashkërendimit operacional që mbulohen në këtë plan, duhet të shërbejnë si bazë për akte ligjore e nënligjore më të detajuara dhe hartimin e një manuali SAR apo plane të ndryshme veprimi.

Për çdo nivel të operacioneve SAR duhet të hartohen procese e plane specifike, të përshtatshme dhe për çdo nivel operacional, duhet të zhvillohen plane veprimi operacionale. Menaxherët e SAR duhet të vlerësojnë periodikisht planet e tyre dhe të përditësojnë planet afatgjata. Sugjerohet një rishikim vjetor i këtyre planeve.

Planet e SAR përshkruajnë se si shërbimet SAR do të ofrohen, organizohen dhe mbështeten. Planet e SAR duhet të nënshkruhen nga të gjitha agjencitë qeveritare, të cilat mund të ofrojnë ose mbështesin shërbimet SAR. Këto agjenci duhet të përfaqësohen me personel, ata dhe pikë kontakti, të cilat mbikëqyrin këto plane.

Planet SAR mund të mbështeten nga legjislacioni ose rregulloret, nëse është e nevojshme ose mund të ketë një memorandum mirëkuptimi (MOU) ndërmjet agjencive përkatëse. Ratifikimi i një MOU, në nivel ministrie, njeh rëndësinë e SAR-it, duke lejuar një proces më të lehtë të rishikimit të tyre sesa marrëveshjet e nivelit të lartë.

# Menaxhimi i rrezikut

Menaxhimi i rrezikut është një proces shumë i rëndësishëm për të përcaktuar prioritetet e punës në të ardhmen dhe për të përmirësuar aftësinë për të përmbushur objektivat e sistemit të kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë.

Përmirësimi i procesit të menaxhimit të rrezikut dhe reduktimi i problemeve të sistemit duke aplikuar metodologji bashkëkohore të menaxhimit të rrezikut, do të shërbejë për të përmirësuar reagimin ndaj situatave SAR dhe rritjen e performancës së sistemit SAR.

QKKSH dhe menaxherët/koordinatorët SAR e kanë shumë të domosdoshme të bashkëpunojnë me menaxherët e Emergjencave Civile, në mënyrë që paqartësitë që ekzistojnë në situata potencialisht të rrezikshme mund të minimizohen dhe siguria publike të maksimizohet. QKKSH dhe menaxherët/koordinatorët SAR, ashtu si menaxherët e emergjencës, duhet të operojnë me faza për përgjigjen e tyre ndaj fatkeqësive e aksidenteve detare dhe ajrore

# KOORDINIMI I OPERACIONEVE SAR

QKKSH/RCC është përgjegjëse për vlerësimin e informacionit, njoftimin e njësive të SAR-it, koordinimin dhe kryerjen e operacioneve të SAR-it në lidhje me incidentet aeronautike ose detare, sipas modelit të urdhrave që jepen në këtë dokument.

Kur RCC e sheh të nevojshme për të kryer një operacion SAR mund të përdorë mjetet dytësore, të vëna në dispozicion për këtë qëllim nga shërbime të ndryshme, të cilat vihen nën kontrollin operacional të QKKSH/RCC-së deri në përfundimin e operacionit.

Gjatë një operacioni SAR, për të shmangur mbivendosjen dhe përplasjet, asnjë agjenci nuk lejohet që të kryejë, në mënyrë të pavarur, operacionet SAR brenda zonës së veprimit dhe të përgjegjësisë së RCC.

Nëse konsiderohet e nevojshme, gjatë një operacioni, RCC mund të kërkojë nga shërbimet e përfshira që të caktojnë një koordinator, Pikat e Kontaktit, për të qenë të pranishëm në RCC.

Me përfundimin/pezullimin e një misioni SAR, RCC mund të mbështesë operatorët e tjerë ose individët, të cilët dëshirojnë të vazhdojnë operacionet, nëse kërkohet.

Ekipet vullnetare mund të përdoren në misionet SAR, në varësi të zonës dhe shtrirjes së incidentit. Në këtë rast, ekipet janë nën kontrollin operacional të RCC.

Për secilin nga këto incidente, njësitë parësore dhe dytësore do të veprojnë nën kontrollin dhe koordinimin e QKKSH/RCC, deri në përfundimin e misionit SAR.

Misionet e SAR-it duhet të kryhen sipas dispozitave të planit operacional aktual, në mënyrë që të gjithë pjesëmarrësit të veprojnë nën mbulimin ligjor dhe të sigurisë, të kryejnë transmetimin e menjëhershëm të informacionit të parë në RCC për hetimin dhe/ose konfrontimin e ndonjë emergjence, incidentin nga stacionet e alarmit, i cili është një faktor kyç për mobilizimin e njësive të përshtatshme të SAR-it dhe personelit të shërbimeve të përfshira në sistemin SAR, duke respektuar dispozitat dhe udhëzimet e nevojshme për arsye ligjore dhe financiare.

Diagrama e Përgjithshme e Ngjarjeve, si dhe Analiza e Incidenteve të mundshme të SAR-it janë paraqitur më poshtë:

**NE UJËRAT**

**NDËRKUFITARE**

NË ZONAT

MALORE

NË UJËRAT E

BRENDSHME

NË

AEROPORT

NË AFËRSI TË BREGUT TË DETIT

NË DET TË HAPUR

INCIDENTET SAR MË TË MUNDSHME

Në rast se njësitë që kanë kapacitete SAR marrin një informacion ose zbulojnë një situatë fatkeqësie, detyra e tyre e parë e punës është të informojnë RCC-në për t'u vendosur nën kontrollin e saj operacional, me qëllim që të arrihet koordinimi optimal dhe efektiv i SAR, sidomos kur nevojiten ekspertë të ndryshëm apo përfshirja e më shumë njësive SAR nga shërbimet e tjera.

Në rast të evakuimit mjekësor (MEDEVAC), shërbimet SAR nuk do të përdorin kapacitetet SAR, pa miratimin paraprak të QKKSH/RCC.

Në rast të një zjarri në një anije, i cili nuk mund të shuhet duke përdorur mjetet e veta dhe kur ekziston rreziku i jetëve njerëzore dhe/ose i një mjeti tjetër detar, RCC kërkon përfshirjen e Autoritetit Portual, duke koordinuar ekzekutimin e një operacioni zjarrfikës dhe shpëtimin e njerëzve nga anija në rrezik. Në këtë rast, zjarri shuhet kryesisht nga anijet e Autoritetit të Porteve, në të cilat duhet të hipë personeli i shërbimit zjarrfikës.

Në rast të një thirrjeje ose informacioni me telefon celular që i referohet rrezikut të humbjes së një jete njerëzore si pasojë e një incidenti ajror ose detar, RCC (në bashkëpunim me operatorët mobilë/të lëvizshëm) kërkon nga Drejtoria e Policisë së Shtetit të hetojë mundësinë për të gjetur vendndodhjen (koordinatat) e transmetimit të telefonit celular, me qëllim shpëtimin e njerëzve në rrezik.

Komandanti i njësisë SAR ose kreu i ekipit mban përgjegjësinë përfundimtare për ekzekutimin e sigurt të operacionit SAR, duke ruajtur sigurinë e personelit dhe mjeteve të tij/saj.Koordinimi i operacioneve

Çdo agjenci përgjegjëse për operacionet e kërkim-shpëtimit, sipas këtij plani:

* do të mbajë në dispozicion informacionin për statusin dhe disponueshmërinë e mjeteve të saj SAR apo burimeve të tjera, të cilat mund të jenë të nevojshme për operacionet;
* do të mbajnë njëri-tjetrin të informuar për operacionet me interes të përbashkët, ose të cilat mund të përfshijnë përdorimin e mjeteve të një pjesëmarrësi tjetër.

Koordinatorët SAR të një niveli më të ulët mund të bëjnë kërkesa tek koordinatorët e nivelit më të lartë për:

* ndihmë nga RSC e tjera dhe ato të vendeve fqinje;
* përgjigje të menjëhershme të kërkesave për ndihmë nga RSC e tjera, duke përfshirë ato të shteteve të tjera;
* dhënie lejeje për të hyrë në RSH të mjeteve SAR të shteteve të tjera;
* hartimin e marrëveshjeve për të përshpejtuar hyrjen e mjeteve të huaja SAR.

Koordinatorët e SAR të një niveli më të lartë mund të delegojnë kompetencat e tyre tek koordinatorët e nivelit më të ulët për:

* ndihmë nga RSC e tjera dhe ato të vendeve fqinje;
* përgjigje të menjëhershme të kërkesave për ndihmë nga RSC e tjera, duke përfshirë ato të shteteve të tjera;
* dhënie lejeje për të hyrë në RSH të mjeteve SAR të shteteve të tjera;
* nënshkrimin e marrëveshjeve, për të përshpejtuar hyrjen e mjeteve të huaja SAR-it, sipas rastit.

Koordinatori Kombëtar SAR mund të autorizojë QKKSH/RCC për të menaxhuar hyrjen e njësive të shpëtimit të huaja në territorin e RSH, nëse bëhet e nevojshme, sipas marrëveshjeve për këtë qëllim.

Hyrjet e njësive të huaja të shpëtimit në territorin e RSH mund të përfshijnë fluturimin ose uljen e avionit SAR dhe akomodim në tokë ose ujë të njësive SAR, siç e diktojnë rrethanat. Hyrjet e njësive SAR mund të jenë për qëllime furnizimi, mjekësore, transportin dhe shpërndarjen e të mbijetuarve, apo mbështetje të tjera të nevojshme. Ato mund të jenë gjithashtu në përgjigje të një kërkese nga një QKKSH/ RCC ndaj një shteti tjetër për ndihmë me këto mjete.

Përdorimi i mjeteve SAR të angazhuara për të mbështetur një mision SAR duhet të jenë të koordinuara dhe sipas rastit, të drejtuara nga QKKSH/RCC apo RSC, në përputhje me kërkesat e këtij plani.

Koordinimi i skenës mund t'i delegohet çdo njësie të përshtatshme që merr pjesë në një incident të veçantë, nën dijeninë e koordinatorit të misionit SAR ose komandantit të caktuar të incidentit. Nëse është krijuar një RSC nga ndonjë agjenci, ajo duhet të veprojë nën mbikëqyrjen e një QKKSH/RCC dhe të jetë përgjegjëse për detyra të caktuara, apo për pjesë të SRR të RCC-së, siç përcaktohet nga agjencia në fjalë.

Koordinatorët SAR do të organizojnë vlerësimin për pranimin e alarmeve të fatkeqësisë me origjinë nga brenda SRR, për të cilat ata janë përgjegjëse dhe të sigurojë që çdo RSC mund të komunikojë me personat në vështirësi, me mjetet SAR dhe me RSC e tjera.

# GATISHMËRIA E NJËSIVE SAR

Gatishmëria e njësive SAR të Forcave të Armatosura përcaktohet nga “Rregullorja e Regjimit të Gatishmërisë Luftarake të Ngritjes në Kushtrim të FARSH”, miratuar nga Presidenti i Republikës, me dekret nr. 10628, datë 15.12.2017. Në këtë dokument janë përcaktuar qartë edhe kohët e reagimit të anijeve dhe helikopterëve, në rast operacioni SAR.

# Gatishmëria e Aseteve / Personelit

Të gjitha njësitë parësore SAR, që janë në gatishmëri për mision SAR, duhet të jenë në gjendje të lundrojnë/fluturojnë brenda 30' nga koha që QKKSH/RCC jep urdhrin përkatës. Kjo sipas manualit IAMSAR, të miratuar bashkërisht nga IMO dhe ICAO.

Për të mbuluar detyrimet ndërkombëtare të Republikës Shqipërisë në lidhje me shpëtimin e personave, jetët e të cilëve janë në rrezik si pasojë e një aksidenti ajror dhe detar, janë përcaktuar normat e gatishmërisë si më poshtë:

Një RV (Rescue Vessel) në sektorët e miratuar ALPHA, BRAVO dhe CHARLIE mbahet gatishmëria 24/7 për të qenë e dislokueshme brenda 30' pas marrjes së urdhrit/udhëzimit përkatës. Detyra e tyre fillon në orën 07:00 dhe përfundon në orën 07:00 të orës lokale të ditës tjetër.

Në rast të vështirësive të shkaktuara nga arsye administrative ose operative, detyrat dhe gjendja e gatishmërisë së aseteve mund të ndryshohen nga këndvështrimi/gjykimi i komandës, pas informimit dhe miratimit nga QKKSH/RCC, Tiranë.

# Gatishmëria e mjeteve detare

Një RB (Rescue bout) në të gjitha stacionet detare, të gatshme për reagim të menjëhershëm (5’maksimumi) pas marrjes së urdhrit/udhëzimit përkatës, gjatë tërë ditës.

Të gjitha strukturat që ofrojnë mjete detare duhet të mbajnë koordinimin dhe bashkëpunimin e duhur, si dhe vendosjen e orareve të nevojshme të detyrës për personelin dhe mjetet e tyre në një mënyrë që të mbulojnë kërkesën kryesore të gatishmërisë 24-orëshe dhe të jenë në gjendje të nisen për 30'.

# Gatishmëria e mjeteve ajrore

Të gjitha mjetet ajrore të jenë në gatishmëri për ngritje në ajër brenda 30', gjatë ditës (nga 07:00 deri në 07:00 të ditës tjetër) menjëherë pas marrjes së urdhrit nga QKKSH/RCC, Tiranë.

Mjetet fluturuese duhet të jenë në pikën fundore më të largët të Rajonit të Kërkimit dhe të Shpëtimit të Republikës së Shqipërisë, brenda 30 ' nga koha e ngritjes.Gatishmëria e deklaruar për mjetet SAR mund të ndryshohet vetëm kur lindin arsye serioze dhe gjithmonë pas njoftimit të QKKSH/RCC dhe pas marrjes së miratimit.

Nga strukturat e mjeteve ajrore kërkohet të sigurojnë bashkëpunim në kohë dhe efektiv mes tyre, si dhe të caktojnë personelin e ekuipazheve të helikopterëve dhe mirëmbajtjes së tyre, në mënyrë që programi i gatishmërisë të mos ndikohet.

# KOORDINATORËT SAR

Shërbimi i kërkim-shpëtimit organizohet në nivel kombëtar.

1. Shefi i Shtabit të Përgjithshëm të Forcave të Armatosura caktohet Koordinatori Kombëtar i Kërkimit dhe Shpëtimit (KKKSH) në Republikën e Shqipërisë. KKKSH drejton operacionet e kërkim-shpëtimit nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Kërkim- Shpëtimit.
2. Forca Ajrore e Republikës së Shqipërisë/Komandanti i Forcës Ajrore caktohet Koordinator Kombëtar Ajror i Kërkimit e Shpëtimit (KKAKSH). KKAKSH-ja drejton operacionet nëpërmjet Qendrës Kombëtare Ajrore të Kërkim-Shpëtimit.
3. Forca Detare/Roja Bregdetare/Komandanti i Forcës Detare caktohet Koordinator Kombëtar Detar i Kërkimit e Shpëtimit (KKDKSH). KKDKSH-ja drejton operacionet nëpërmjet Qendrës Kombëtare Detare të Kërkim-Shpëtimit.
4. Forca Tokësore/Komandanti i Forcës Tokësore caktohet Koordinator Kombëtar Tokësor i Kërkimit e Shpëtimit (KKTKSH). KKTKSH-ja drejton operacionet nëpërmjet Qendrës Kombëtare Tokësore të Kërkim-Shpëtimit.

Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit është person juridik publik, në varësi të Ministrit të Mbrojtjes dhe ka si qëllim planëzimin, organizimin, koordinimin dhe kryerjen e operacioneve të kërkim-shpëtimit.

Organizimi dhe funksionimi i Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit, bashkëpunimi me institucionet dhe strukturat e tjera shtetërore, si dhe mënyra dhe procedurat e operimit të sistemit, duke përfshirë edhe linjën e komandimit e kontrollit me koordinatorët kombëtarë të ajrit e detit për ofrimin e shërbimit të kërkimit e shpëtimit, përcaktohen në ligjin nr. 10435, datë 23.6.2011 “Për shërbimin e Kërkim-Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

Koordinimi dhe menaxhimi i përgjithshëm i operacioneve të kërkim-shpëtimit kryhet nëpërmjet koordinatorëve të caktuar të kërkim-shpëtimit, mbështetur në bazën ligjore dhe aktet nëligjore të shërbimit SAR.

Në rastet e operacioneve të kërkim-shpëtimit mund të krijohet dhe një Strukturë/ Postë e Menaxhimit të Incidentit (PMI). Menaxheri i incidentit caktohet nga Koordinatori Kombëtar/ Kryetari i QKKSH,i cili merr kontrollin dhe organizon komandën (sipas strukturës së miratuar) për të koordinuar dhe menaxhuar incidentin, i cili është dhe pika e kontaktit në vendngjarje e QKKSH. Ky menaxher mund të jetë një nga koordinatorët SAR më të mirë dhe me më shumë përvojë të QKKSH.

# DETYRAT DHE PËRGJEGJËSITË E KOORDINATORËVE SAR. Nivelet e koordinatorëve

Në sistemin e kërkim-shpëtimit, koordinatorët organizohen në tre nivele:

* + - Koordinatorët SAR (SC-SAR Coordinator)
    - Koordinatorët e Misionit SAR (SMC-SAR Mission Coordinator)
    - Koordinatorët në vendngjarje (On Sceene Coordinator)

# Koordinatorët SAR (SC-SAR Coordinator)

SC-të kanë përgjegjësinë e përgjithshme për krijimin, pajisjen dhe menaxhimin e sistemit SAR, duke përfshirë dhënien e ndihmës së duhur ligjore dhe financimit, krijimin e RCC-ve dhe nënqendrave të shpëtimit (RSC), sigurimin ose rregullimin e objekteve SAR dhe zhvillimin e politikave të SAR.

SC-të janë menaxherët e nivelit të lartë të SAR-it. Më shumë informacion mbi përgjegjësitë e menaxhimit të SAR mund të gjenden në Manualin e Kërkim-Shpëtimit.

# Koordinator i misionit SAR (SMC).

Operacionet SAR normalisht kryhen nën drejtimin dhe mbikëqyrjen e një SMC, i cili zakonisht është mbikëqyrës i ekipit të RCC ose RSC.

Në situata me incidente të shumëfishta, ky koordinator mund të jetë SMC për të gjitha incidentet ose për disa nga ato incidente. Kompetencat e SMC mund të delegohen në një anëtar tjetër të kualifikuar të ekipit.

SMC duhet, në të gjitha rastet, të mbështetet nga anëtarët e ekipit të vëzhguesve të RCC për të ndërmarrë funksione në procesin e bashkërendimit siç janë komunikimet dhe planifikimi i kërkimit.

Për rastet komplekse ose ato me kohëzgjatje të gjatë, ekipi ndihmës, si dhe SMC duhet të zëvendësohen në intervale të rregullta. SMC duhet të jetë në gjendje që, në mënyrë kompetente, të mbledhë informacion rreth emergjencave, të transformojë informacionet e incidenteve të emergjencës në plane të sakta dhe të realizueshme dhe të dërgojë e koordinojë kapacitetet, të cilat do të kryejnë misionet e SAR.

SMC është përgjegjës për një operacion të SAR derisa të realizohet shpëtimi ose derisa të bëhet e qartë se përpjekjet e mëtejshme do të ishin pa dobi ose derisa përgjegjësia të merret nga një tjetër RCC.

SMC duhet të jetë në gjendje të përdorë kapacitetet e disponueshme dhe të kërkojë ato shtesë gjatë operacionit.

SMC planifikon kërkimin dhe bashkërendon operacionin SAR në vendngjarje.

SMC duhet të jetë i trajnuar mirë në të gjitha proceset e SAR dhe të jetë plotësisht i njohur me planet SAR në fuqi.

SMC duhet të mbledhë informacionin e duhur rreth situatave të vështira, të zhvillojë plane vepruese të sakta e të realizueshme, si dhe të dërgojë e bashkërendojë njësitë që do të kryejnë misione SAR. Planet e veprimit të mbajtura nga RCC japin informacion për të ndihmuar në këto përpjekje.

Udhëzimet dhe detyrat e SMC përfshijnë:

* + - marrjen dhe vlerësimin e të gjitha të dhënave për emergjencën / situatën;
    - përcaktimin e llojit të pajisjeve emergjente të përdoruara nga të zhdukurit ose mjetet në gjendje të keqe;
    - informimin për kushtet mbizotëruese mjedisore;
    - nëse është e nevojshme, konstatimin e vendndodhjes dhe lëvizjes së anijeve në zonat e mundshme të kërkimit për shpëtim, vëzhgim (vizual dhe elektronik) dhe/ose të radios në frekuenca të përshtatshme për të lehtësuar komunikimin me objektet e SAR;
    - harta të orës për të kontrolluar dhe vendosur mbi metodat dhe mjetet që do të përdoren;
    - zhvillimin e planit të veprimit të kërkimit (dhe planin e veprimit të shpëtimit, sipas rastit), alokimin e zonave të kërkimit, caktimin e OSC-së, dërgimin e objekteve të SAR-it dhe përcaktimin e frekuencave të komunikimit në vend;
    - informimin e shefit të RCC me planin e veprimit të kërkimit;
    - bashkërendimin e operacionit me RCC fqinje, kur është e përshtatshme;
    - vlerësimin e të gjitha raporteve nga çdo burim dhe modifikimin e planit të veprimit të kërkimit, nëse është e nevojshme;
    - të sigurohet për furnizimin e mjeteve të shpëtimit për kërkim të zgjatur të koordinojë akomodimin e personelit të SAR-it;
    - koordinimin e shpërndarjes së furnizimeve për të mbijetuarit;
    - ruajtjen e rendit kronologjik të një evidence të saktë dhe të përditësuar në një hartë, sipas nevojës, të të gjitha procedurave;
    - nxjerrjen e raporteve të progresit;
    - pezullimin e kërkimit dhe kthimin në vendislokim të mjeteve SAR nga ana e shefit të RCC-së, kur asistenca nuk kërkohet më;
    - njoftimin e autoriteteve për hetimin e aksidenteve;
    - njoftimin e policisë dhe autoriteteve të tjera qeveritare, kur është e nevojshme;
    - nëse është e aplikueshme, njoftimin (AIP) e regjistrit shtetëror të mjetit fluturues ose anijes, në përputhje me marrëveshjet e përcaktuara; dhe
    - përgatitjen e një raporti përfundimtar mbi rezultatet e operacionit.

# Koordinatori në vendin e ngjarjes (OSC)

Kur dy ose më shumë njësi SAR punojnë së bashku në të njëjtin mision, SMC emëron një koordinator në vendin e ngjarjes (OSC) për të bashkërenduar aktivitetet e të gjitha njësive pjesëmarrëse, i cili mund të jetë personi përgjegjës për një njësi kërkimi dhe shpëtimi (SRU), anije ose aeroplanë që marrin pjesë në një kërkim ose dikush tjetër në një strukturë aty pranë.

OSC duhet të jetë personi më i aftë në dispozicion, duke marrë parasysh trajnimin e SAR-it, aftësitë e komunikimit dhe kohëzgjatjen që njësia e OSC-së që është në bord mund të qëndrojë në zonën e kërkimit. Ndryshimet e shpeshta në OSC duhet të shmangen.

Personi përgjegjës i një strukture SAR, me të mbërritur në vendin e ngjarjes normalisht do të marrë funksionin e OSC-së derisa SMC-ja të marrë drejtimin. Në këtë rast, OSC duhet të marrë përsipër edhe detyrat e SMC-së dhe të planifikojë kërkimin, nëse bëhet i vetëdijshëm, për situatën e shqetësimit dhe kur komunikimi nuk mund të kryhet me RCC.

Detyrat që SMC mund t'i caktojë OSC-së, në varësi të nevojave dhe kualifikimeve, janë:

* + - të bëjë bashkërendimin operacional të të gjitha njësive SAR në skenë;
    - të njohë planin e veprimit të kërkimit nga SMC;
    - të modifikojë planin e veprimit të kërkimit, në varësi të kushteve mbizotëruese mjedisore dhe të njoftojë SMC për çdo ndryshim në plan (të bëjë ndryshime në konsultim me SMC kur është e mundur);
    - të sigurojë informacion të saktë për mjetet e tjera të SAR-it;
    - të zbatojë planin e veprimit të kërkimit;
    - të monitorojë performancën e njësive të tjera pjesëmarrëse në kërkim;
    - të bashkërendojë për çështjet e sigurisë së fluturimit për mjetet ajrore SAR;
    - të zhvillojë dhe zbatojë planin e veprimit të shpëtimit (kur është e nevojshme); dhe
    - të bëjë raporte të konsoliduara (SITREPs) për SMC.

# UDHËHEQJA E OPERACIONEVE

Në zhvillimin e një sistemi SAR, një lider i tillë mund të jetë thelbësor për t'u fokusuar në problemin dhe nevojën për bashkëpunim.

Plani kombëtar bazohet në procedurat ndërkombëtare dhe kombëtare dhe ky plan do të do të ekzekutohet në përputhje me konceptet operacionale dhe parimet e përcaktuara.

Plani gjithashtu është hartuar në përputhje me Politikën Kombëtare për menaxhimin dhe koordinimin e një emergjence SAR.

Koordinatori kombëtar SAR do të mbështetet në këto operacione nga pjesëmarrësit në këtë plan, duke vendosur në dispozicion kapacitetet e deklaruara dhe që do të angazhohen, në bazë të procedurave operacionale, të përcaktuara po në këtë plan.

# EKZEKUTIMI I OPERACIONEVE SAR

Kur mjetet e kërkimit të jenë përcaktuar, SMC (ose OSC, ose pilot në komandën e mjetit të SAR-it, sipas rastit) duhet të vendosë për mënyrën e shpëtimit që duhet ndjekur dhe mjetet që duhet të përdoren. Për këtë, merren parasysh faktorët e mëposhtëm:

* + - veprimet e ndërmarra nga mjetet vëzhguese dhe veprimet SAR që mund të merren nga mjetet e tjera në vendngjarje;
    - vendndodhja dhe disponimi i të mbijetuarve;
    - gjendja e të mbijetuarve dhe këshillat mjekësore;
    - numri i personave që raportohen të jenë në bordin e anijes ku janë imbarkuar dhe numri i përgjithshëm që është gjetur;
    - kushtet mjedisore, të vëzhguara dhe të parashikuara;
    - mjetet SAR në dispozicion dhe gjendja e tyre e gatishmërisë (për të zvogëluar vonesat;
    - mjetet SAR që ka të ngjarë të përdoren, duhet të jenë në gatishmëri derisa kërkimi të jetë në proces;
    - efekti i kushteve atmosferike në operacionet e SAR;
    - koha e ditës (drita e mbetur) dhe faktorë të tjerë që lidhen me dukshmërinë; dhe
    - çdo rrezik ndaj personelit të SAR-it, siç janë materialet e rrezikshme.

# Nivelet e Operacionit

Shërbimi SAR në Republikën e Shqipërisë është i ndarë në tre sektorë/nivele. Çdo sektor ka strukturat dhe njësitë përgjegjëse SAR, si dhe kapacitetetet e deklaruara në këtë plan kombëtar.

# Niveli 1

Një situatë konsiderohet Niveli 1 në një situatë emergjence SAR kur një ose më shumë ekipe SAR nga strukturat dhe njësitë përgjegjëse SAR të sektorit përkatës dërgohen në vendngjarje dhe situata mund të menaxhohet me kapacitetet e vetë sektorit.

Një incident i nivelit të parë për SAR do të përfshijë burimet e një sektori deri deri në kapacitetin e plotë të tij.

Kapaciteti i plotë operacional i një sektori është si vijon:

* + - ndihma për dy (2) persona të lënduar në mënyrë kritike (persona me dëmtime për kërcënime për jetën); ose
    - ndihma për katër (4) persona me lëndime mesatare (persona me dëmtime jo kërcënuese për jetën, por serioze); ose
    - ndihma për tetë (8) persona me lëndime të lehta (persona me dëmtime jo serioze).

*Shënim*: Bazuar në situatën (burimet, personelin e trajnuar, kushtet dhe gjendjen), këto standarde mund të ndryshohen.

# Niveli 2

Kur një incident apo ngjarje kërkon që ekipet SAR nga një sektor fqinj të ndihmojnë operacionet SAR, atëherë ngjarja kalon në nivelin 2. Pra, kur burimet SAR dhe kapaciteti i një sektori janë shteruar dhe ndihma shtesë kërkohet nga sektori fqinj atëherë incidenti kalon në nivelin 2.

# Niveli 3

Një nivel 3 konsiderohet kur të gjitha burimet kombëtare për SAR janë shteruar dhe kërkohet asistencë rajonale ose ndërkombëtare.

Ky nivel kërkon regjistrim të plotë të të gjitha burimeve kombëtare dhe mundësive të përgjigjes dhe mungesat plotësohen nga burimet rajonale dhe/ose ndërkombëtare.

# Fazat e operacioneve SAR

Suksesi i një misioni SAR varet shpesh nga shpejtësia me të cilën operacioni është planifikuar dhe kryhet.

Marrja e shpejtë e të gjitha informacioneve në dispozicion nga RCC është e nevojshme për vlerësim të plotë të situatës, vendim të menjëhershëm për mënyrën më të mirë të veprimit dhe një aktivizim në kohë të objekteve SAR.

Incidentet e SAR zakonisht kalojnë nëpër faza të përcaktuara, të cilat mund të përdoren për të ndihmuar në organizimin e aktiviteteve të reagimit. Këto faza duhet të interpretohen me fleksibilitet, pasi shumë nga veprimet e përshkruara mund të kryhen njëkohësisht ose në një mënyrë tjetër për t’iu përshtatur rrethanave specifike.

# Faza e vlerësimit

RCC nuk mund t'i përgjigjet një incidenti derisa të bëhet e vetëdijshme se njerëzit ose mjeti kanë nevojë për ndihmë. Autoritetet e SAR duhet të sigurohen që njoftimi se një avion është rrëzuar, ose se një avion, anije, mjet ose persona të tjerë janë të vonuar ose ndodhen në gjendje të jashtëzakonshme, është i saktë.

Pasi RCC të marrë një raport fillestar për personat ose mjetet në vështirësi, disa veprime të menjëhershme shpesh janë të përshtatshme në pritje të marrjes dhe vlerësimit të informacionit më të plotë. RCC zakonisht ka në planet e saj të operimit një listë kontrolli të hapave për të përmbushur për çdo lloj incidenti, me të cilin RCC pret që të mund të përfshihet.

Pas vlerësimit të të gjitha informacioneve në dispozicion dhe duke marrë parasysh shkallën e emergjencës, koordinatori SAR në detyrë/SMC duhet të deklarojë fazën e duhur të emergjencës dhe menjëherë të informojë të gjitha qendrat, personelin dhe pajisjet përkatëse.

# Për incidentet ajrore SAR

Njësitë ATS marrin informacion mbi shumicën e fluturimeve komerciale të avionëve dhe janë periodikisht në kontakt me avionin. Prandaj një emergjencë e avionëve ka të ngjarë të vijë në vëmendjen e ATS-së së parë.

RCC zakonisht do të njoftohet nga një njësi ATS kur një avion është ose mund të jetë në gjendje të jashtëzakonshme. Megjithatë, njoftimi për një emergjencë të avionëve të aviacionit të përgjithshëm shpesh mund të vijë nga një aeroport vendas, një individ i cili e raporton atë të vonuar apo dëshmitarë duke parë një avion në vështirësi ose përplasje. Kur natyra e emergjencës është e tillë që pajisjet lokale të shpëtimit mund të përballojnë emergjencën, p.sh. kur një incident ndodh në ose pranë një aerodromi, RCC nuk do të jetë gjithmonë e informuar.

# Për incidentet detare SAR

Në disa zona, një radiostacion bregdetar (CRS) siguron lidhjen kryesore për komunikimet anije-breg dhe breg-anije dhe në këtë situatë, mund të ndodhë që CRS zakonisht merr informacionin e parë që një anije apo mjete të tjera në ujë janë në fatkeqësi.

CRS, ashtu siç kërkohet nga rregulloret ndërkombëtare, duhet ta transmetojë këtë informacion tek autoritetet e SAR.

RCC shpesh merr njoftimin e parë se një anije ose mjete të tjera ndodhen në vështirësi nga CRS me të cilin është lidhur, ose nëpërmjet mjeteve të veta të komunikimit. RCC ka aftësi të komunikimit me radio ose merr sinjale satelitore që u mundëson atyre të njoftohen drejtpërsëdrejti.

RCC bën një regjistrim të plotë të informacionit që merr dhe vlerësimin e fazave, në të cilën ndodhet incidenti. Veçanërisht për mjetet e vonuara, vlerësimi është një funksion i rëndësishëm që SMC kryen gjatë një incidenti SAR.

Të gjitha raportet e pranuara para dhe gjatë një operacioni SAR duhet të vlerësohen me kujdes për të përcaktuar vlefshmërinë e tyre, urgjencën për veprim dhe shkallën e përgjigjes së kërkuar.

Nëse vlerësimi i raporteve mund të jetë i vështirë dhe kërkon kohë, duhet të merren vendime dhe të ndërmerren veprime, sa më shpejt që të jetë e mundur. Nëse informatat e pasigurta nuk mund të konfirmohen, SMC duhet të veprojë edhe me një mesazh të dyshimtë, bazuar në përvojën që ka dhe jo të presë për verifikim.

# Klasifikimi i incidenteve SAR

Kemi tre faza emergjente për klasifikimin e incidenteve dhe për të ndihmuar në përcaktimin e veprimeve që duhet të ndërmerren për çdo incident.

Këto janë:

* faza e pasigurisë;
* faza e alarmit;
* faza e rrezikut.

# Veprimet e reagimit

Faza e operimit të SAR përfshin të gjitha aktivitetet si: kërkimin e personave ose mjeteve në vështirësi, dhënien e ndihmës dhe dërgimin e tyre në një vend siguritë.

Në këtë fazë, SMC merr një rol monitorues dhe udhëzues, duke siguruar që plani i kërkimit të merret, kuptohet dhe ndiqet nga njësitë SAR. Ata gjithashtu mund të vazhdojnë të mbledhin ose të marrin më shumë informacion dhe ta vlerësojnë këtë për të parë nëse ai ndikon apo ndryshon ndonjë nga planet e bëra më parë.

RCC mund të jetë gjithashtu pikë qendrore për komunikim me njësitë e tjera të aktivizuara në operacion. Stafi i RCC zakonisht do të kalojë pjesën më të madhe të kësaj faze duke planifikuar kërkimet e mëvonshme, bazuar në informacionin e përditësuar dhe supozimin se kërkimi aktual do të jetë i pasuksesshëm.

Sapo të fillojë operacioni, drejtuesi i njësisë SAR në operacion duhet t’i sigurojë Raportin e Situatës të Incidentit Koordinatorit SAR në detyrë të QKKSH/RCC, me qëllim informimin e Koordinatorit Kombëtar, për t’i mundësuar atij vendimmarrjen. Raporti i Situatës duhet të paraqesë qartë nivelin e incidentit dhe të këshillojë nëse ekziston mundësia që incidenti të ngrihet në nivele më të larta.

Me mbërritjen në vendin e incidentit, një Menaxher i Incidentit merr kontrollin dhe organizon komandën (sipas strukturës së miratuar) për të koordinuar dhe menaxhuar incidentin.

Menaxheri i incidentit raporton te QKKSH/RCC (nëse aktivizohet) dhe këshillon për hapësirën e incidentit dhe nevojën për burime shtesë. QKKSH siguron mbështetjen e kërkuar për operacionet SAR.

Kur burimet nuk janë nën kontrollin direkt të Strukturës (Posta) së Menaxhimit të Incidentit (PMI), QKKSH/RCC-së i kërkohet që të koordinojë dhe të sigurojë burimet nga agjencitë e tjera mbështetëse.

Menaxherët e incidenteve mbajnë komandën dhe kontrollin në vendngjarje dhe raportojnë drejtpërdrejt në QKKSH/RCC. Pika e kontaktit në vendngjarje e QKKSH është Menaxheri i Incidentit/SMC.

# Përcaktimi i RSC përgjegjës për fillimin e veprimit SAR

Sipas rastit, RCC do të marrë një sinjal alarmi, njëkohësisht dhe përgjegjësinë për operacionet SAR për atë incident. Megjithatë, mund të ketë raste kur RCC nuk është e para për të marrë alarmin e rrezikut dhe nuk do të jetë përgjegjëse për fillimin e operacionit SAR, siç është rasti kur sinjali i përket një RSC-je. Kur RSC pranon informacione që tregojnë një sinjal alarmi jashtë SRS, ajo duhet menjëherë të njoftojë RCC dhe të marrë të gjitha veprimet e nevojshme për të bashkërenduar përgjigjen derisa RCC ose RSC përkatëse të kenë marrë përgjegjësinë.

# Transferimi i përgjegjësive nga RCC tek RSC

Kur transferohet bashkërendimi i një operacioni SAR në një RSC, transferimi duhet të dokumentohet në regjistrat e punës së RCC dhe RSC.

QKKSH/RCC, si organizatore, mund të ftojë një nga RSC që të marrin përsipër përgjegjësinë ose një nga RSC të mund të ofrohet për të marrë përsipër përgjegjësinë. Përgjegjësia ruhet nga RCC-ja derisa RSC-ja marrëse pranon formalisht përgjegjësinë e operacionit SAR.

Procedurat për të transferuar përgjegjësinë duhet të përfshijnë:

* diskutimin personal midis RCC dhe SRC-ve në fjalë;
* shkëmbimin e të dhënave duke përdorur formularin SITREP e duke përfshirë detajet e plota të veprimeve të ndërmarra.

# PEZULLIMI/PËRFUNDIMI I OPERACIONEVE SAR E drejta për pezullimin e operacioneve SAR

Pasi zbatohen të gjitha procedurat në fazën e ekzekutimit të operacioneve, vendimi për pezullimin dhe ndërprerjen e një operacioni SAR i takon Kryetarit të QKKSH-së, pasi është këshilluar me SMC/OSC.

Përveç kësaj, një operacion SAR mund të pezullohet/përfundojë me vendimin e Ministrit të Mbrojtjes, pas një rekomandimi nga Kryetari i QKKSH, me kusht që shkaqet e ndërprerjes të jenë të arsyetuara.

# Përfundimi i operacionit

Operacionet SAR hyjnë në fazën e përfundimit kur:

* + - nga informacioni i grumbulluar, rezulton se mjeti dhe personat e tjerë, të përfshirë në incidentin SAR, nuk janë më subjekt i gjendjes fatkeqësisë;
    - avionët, anijet dhe personat janë gjetur dhe të mbijetuarit janë shpëtuar nga njësitë dhe kapacitetet SAR kanë kryer operacionin;
    - gjatë fazës së fatkeqësisë, Koordinatori i Misionit SAR përcakton se kërkimi i mëtejshëm nuk do jetë i vlefshëm sepse nuk ekziston asnjë arsye logjike që përpjekjet shtesë mund të rrisin probabilitetin për gjetjen e suksesshme të ndonjë të mbijetuari nga incidenti i fatkeqësisë.

Kur operacionet SAR janë mbyllur, duhet të njoftohen menjëherë të gjitha autoritetet, infrastruktura, kapacitetet dhe shërbimet që kanë qenë aktivizuar.

Në rast se reagimi fillestar për gjetjen e mjetit ose të të mbijetuarve dështon, lind nevoja për planifikimin dhe ekzekutimin e një kërkimi më të zgjeruar.

Kur operacionet SAR përfundojnë, të gjitha autoritetet, mjetet dhe shërbimet që janë aktivizuar duhet të njoftohen menjëherë dhe të kalojnë në gjendje gatishmërie të zakonshme.

# KOMUNIKIMI

Salla e Operacioneve të QKKSH-së ka strukturën dhe aftësitë e nevojshme të komunikimit, me qëllim që të mbulojë nevojat operacionale të mëposhtme, të cilat janë të një rëndësie të veçantë për përmbushjen e misionit të qendrës:

* + - Aftësia për të marrë njoftime direkt.
    - Aftësia për të marrë informacionin e shqetësimeve nga Sistemet e Alarmit.
    - Aftësia për të njoftuar menjëherë strukturat dhe personelin e SAR-it.
    - Aftësia për të komunikuar me mjetet e SAR në vendin e aksidentit.
    - Aftësia për të hetuar alarme ose informacione për fatkeqësi.

Të gjitha rrjetet e disponueshme - qarqet - sistemet e komunikimit, frekuencat e përdorura gjatë një operacioni SAR, të gjitha frekuencat SAR të përdorura ndërkombëtarisht dhe frekuencat dëgjimore 24-orëshe nga RCC-ja, si dhe shenjat e thirrjes që përdoren në ushtrimet në operacionet e SAR janë paraqitur në shtojcën **“D”.**

# MBËSHTETJA LOGJISTIKE E OPERACIONEVE SAR

Çdo agjenci e përfshirë do të ketë përgjegjësinë për të siguruar që mjetet dhe personeli i saj të jenë në gatishmëri në përputhje me këtë plan, me shpenzimet e tyre. Asnjë çështje e dëmshpërblimit financiar nuk duhet të vonojë përgjigjen për të ofruar asistencë në çdo lloj rrethane. Njësitë e SAR do të sigurojnë, nëpërmjet administratave të tyre dhe në bashkëpunim me QKKSH, lejet diplomatike dhe përballimin e kostove në rast se mjeteve të SAR u kërkohet të udhëtojnë në një shtet të huaj për një operacion SAR.

Ministria e Brendshme dhe ministria përgjegjëse për mjedisin, pyjet dhe administrimin e ujërave parashikojnë, në buxhetet e tyre, përballimin e shpenzimeve për shërbimin e kërkim-shpëtimit, sipas kompetencave përkatëse.

Përcaktimi i fondeve bëhet sipas nenit 34, të ligjit nr 152/2015 “Për shërbimin e mbrojtjes nga zjarri dhe shpëtimi”.

Ministria e Mbrojtjes mbulon, nëse është e nevojshme, shpenzimet operative të Njësive të SAR-it dhe kompanive të shteteve të huaja që marrin pjesë në operacionet e SAR ose stërvitjet në territorin e RSH, me kërkesë të QKKSH-së (si shpenzimet e karburantit, hotelin, etj.).

Në muajin shkurt të çdo viti, shërbimet që sigurojnë kapacitetet e SAR duhet të dorëzojnë në ministritë përkatëse nevojat e nevojshme për SAR për t’u përfshirë në një artikull të veçantë të buxhetit të ministrisë për vitin pasardhës. Artikulli që përfshin shërbimin SAR të përdoret për të mbuluar shpenzimet e gatishmërisë, përmirësimin dhe kryerjen e operacioneve të SAR-it, të ekzekutuara nga mjetet SAR për çdo shërbim, të ofruar sipas ligjit.

QKKSH do të sigurohet që personat e shpëtuar gjatë një operacioni të SAR dhe që kërkojnë kujdes mjekësor, të transferohen në spitalet shtetërore ose në klinikat e spitalet private, nëse nuk ka një organ shtetëror përkatës në rajon, pas koordinimit me Ministrinë e Shëndetësisë.

# STËRVITJA DHE TRAJNIMI Ndërtimi i profesionalizmit

Një program i mirë trajnimi prodhon profesionistë të vërtetë, personel i cili mund të veprojë si duhet që herën e parë në një situatë.

Qëllimi i trajnimit është përmbushja e objektivave të sistemit SAR, duke zhvilluar specialistë të SAR.

Për të menaxhuar dhe trajtuar situata tipike SAR, nevojitet përvojë dhe gjykim i konsiderueshëm, aftësi të nevojshme, të cilat kërkojnë kohë të konsiderueshme për t’u zotëruar. Trajnimi mund të ketë kosto të lartë. Një trajnim i dobët ka kosto edhe më të lartë dhe mund të sjellë një rezultat të dobët operacional, i cili mund të rezultojë në humbjen e jetës së personelit të SAR-it, jetës së atyre që janë në rrezik dhe humbjes së objekteve apo materialeve me vlerë. Cilësia e performancës do të përputhet me cilësinë e trajnimit.

Përpjekjet për të siguruar profesionalizëm mund të shtrihen madje edhe në procesin e zhvillimit të karrierës para se personeli të emërohet në detyrat e SAR-it dhe dukesiguruar qëndrimin në detyrat e SAR të mjaftueshëm për të zhvilluar ekspertizën dhe duke përfituar nga përvoja SAR në detyrat e mëvonshme.

# Trajnimi

Trajnimi është kritik për performancën dhe sigurinë. Sistemi i SAR duhet të shpëtojë personat në vështirësi sa herë që mundet dhe gjithashtu të përdorë trajnimin për të zvogëluar rreziqet ndaj personelit dhe pajisjeve të vlefshme të tij. Personeli trajnues në bërjen e vlerësimeve të sakta të rrezikut, do të ndihmojë për të siguruar që këta profesionistë të trajnuar dhe pajisje të vlefshme të mbeten në dispozicion për operacionet e ardhshme.

# Kualifikimi

Qëllimi i kualifikimit është të vlerësojë aftësinë e individit për të kryer detyra të caktuara. Duhet të ketë një nivel minimal të njohurive dhe aftësive, të cilat duhet të kërkohen për t’u demonstruar në mënyrë korrekte. Ky proces vlerësimi mund të bëhet për një pozicion specifik, duke përdorur pajisje specifike ose të kryhet si anëtar i ekipit, brenda një njësie. Kualifikimi nuk është i dizajnuar si një program trajnimi, por mund të kërkojë trajnim. Procedurat e kualifikimit demonstrojnë aftësinë për të kryer detyra specifike. Një program kualifikimi mbulon njohuritë themelore të nevojshme për detyrat e atij pozicioni dhe testimin e individëve në sistemet që ata do të kërkohet të operojnë ose mbajnë.

# Certifikimi

Qëllimi i certifikimit është të autorizojë një individ për të shërbyer në një kapacitet të deklaruar. Certifikata mund t’u lëshohet kandidatëve që plotësojnë kërkesat për shërbimin, moshën, kondicionin fizik, trajnimin, kualifikimin, etj. Certifikimi duhet të bëhet me shkrim, para se personi të emërohet në detyrë si koordinator SAR.

Trajnimi mund të ofrojë vetëm njohuri dhe aftësi themelore. Proceset e kualifikimit dhe certifikimit përdoren për të fituar përvojë të mjaftueshme, pjekuri dhe gjykim. Gjatë një procesi kualifikimi, individi duhet, duke demonstruar aftësitë, të tregojë aftësi mendore dhe fizike për të vepruar si pjesë të një ekipi. Certifikimi është njohja zyrtare nga organizata që i beson individit të përdorë ato aftësi. Kërkesat e detajuara të kualifikimit ndryshojnë për secilin lloj të vendit të punës (një anije, avion ose RCC). Personit që trajnohet mund t'i caktohet një bashkëpunëtor që e vëzhgon dhe mund të dëshmojë aftësitë e tij për të kryer çdo detyrë të veçantë. Duhet gjithashtu të demonstrohet njohuri e plotë e zonës gjeografike të veprimit. Disa detyra mund të kërkojnë ricertifikim periodik.

Personi përgjegjës, përpara lëshimit të një certifikate, duhet të besojë se një person i kualifikuar ka pjekurinë, udhëheqjen dhe integritetin për të kryer detyrën si anëtar i ekipit dhe ky është hapi përfundimtar që çon në marrjen përsipër të detyrave. Personat që kanë kaluar nëpër procesin e kualifikimit janë burimi më i mirë i ideve për përmirësimin e tij. Trajnimi dhe kualifikimi përmirësojnë efektivitetin operacional, krijojnë një ndjenjë të ndershmërisë, zvogëlojnë aksidentet dhe ankesat kundër organizatës.

RCC dhe RSC kanë detyra veçanërisht të rëndësishme. Pas përfundimit të trajnimit, koordinatori i ardhshëm i RCC duhet t'i nënshtrohet procedurave të kualifikimit. Stafi i RCC duhet të jetë plotësisht i kualifikuar në analizën e incidenteve SAR, planifikimin e kërkimit dhe menaxhimin e operacioneve SAR.

*Shënim:* Termi **“**certifikim” përdoret gjerësisht nga IMO, ICAO dhe organizata të tjera, brenda kontekstit të autorizimit të personelit apo pajisjeve për të kryer funksione të caktuara. Këtu, “certifikimi” përdoret, në mënyrë të ngjashme, për të autorizuar që një person i trajnuar dhe i kualifikuar të kryejë detyra të caktuara.

# GRUPET VULLNETARE

1. Grupet vullnetare mund të kontribuojnë në një operacion SAR pas një kërkese përkatëse nga QKKSH. Përveç kësaj, QKKSH i angazhon grupet vullnetare në operacion SAR edhe me kërkesën e tyre dhe pas miratimit nga Kryetari i QKKSH-së. Grupet vullnetare, ashtu si dhe operatorët e tjerë, nuk do të lejohen të kryejnë operacione autonome brenda zonës së operacionit SAR, të përcaktuar nga QKKSH.
2. Një grup vullnetar, që duhet të përfshihet në sistemin e SAR, duhet të mbështetet nga QKKSH, brenda mundësive të buxhetit vjetor, me qëllim që të ketë mundësinë për të marrë pjesë në operacionet e koordinuara SAR.
3. QKKSH vlerëson grupet vullnetare, sidomos aftësitë e tyre për kujdesin parësor të anëtarëve dhe nëse ata janë mbajtës të diplomave zyrtare për dhënien e ndihmës së parë, shpëtim jetësh, zhytje dhe ecje, në varësi të ndihmës që ata synojnë të ofrojnë në operacionet e SAR. Për më tepër, grupi vullnetar duhet t'i përkasë një shoqate të njohur nga shteti ose nga Mbrojtja Civile, Policia ose Shërbimi Zjarrfikës.

# MARRËDHËNIET ME MEDIAN

Zyra e shtypit e Ministrisë së Mbrojtjes dhe QKKSH janë pikat e kontaktit me median për çështjet që kanë të bëjnë me SAR, në publikimin e njoftimeve për shtyp dhe njoftimet dhe / ose deklaratat në mediat elektronike.

Njoftimet për shtyp që kanë të bëjnë me operacionet e SAR-it përgatiten menjëherë pas përfundimit të operacionit dhe dërgohen në mediat e shkruara dhe elektronike, përmes Këshilltarit për Median ose personit të autorizuar nga ana e Ministrit të Mbrojtjes, sipas urdhrit të Ministrit të Mbrojtjes nr. 12, publikuar më datën 08.01.2016

Komunikimi me publikun, në rastet e shpalljes së gjendjes së Emergjencës Civile, ku kemi operacione SAR masive, kryhet i përqendruar nën drejtimin e Zyrës së Kryeministrit, sipas VKM nr 965, publikuar më datën 02.12.2015.

# DISPOZITA TË FUNDIT

Në qoftë se është e domosdoshme, me urdhër të Ministrit të Mbrojtjes, disa nga kërkesat ose plani në tërësi mund të pezullohen për një periudhë të caktuar kohore.

Në rastet kur në RSH është shpallur Emergjencë Kombëtare apo Rajonale për shkak tënjë fatkeqësie natyrore apo katastrofe humanitare, operacionet SAR dhe angazhimi i strukturave të FA në këto operacione do të bëhet nga QKKSH, me miratimin e Ministrit të Mbrojtjes.

Çdo plan apo dokument tjetër që ka të bëjë me operacionet e SAR-it shfuqizohet me fillimin e planit aktual ose do të ndryshohet, në mënyrë që të jetë në përputhje me dispozitat e këtij plani.

Plani Kombëtar i Kërkim-Shpëtimit nënshkruhet nga Kryetari i QKKSH, si person përgjegjës, Ministri i Mbrojtjes, si person përgjegjës për administrimin e përgjithshëm të shërbimit të kërkim-shpëtimit dhe zbatimin e politikave në këtë fushë dhe, me pëlqimin e përgjegjësve të përcaktuar me ligj për mbështetjen e operacioneve SAR në Republikën e Shqipërisë.

Plani aktual është në fuqi mbas botimit në Fletoren Zyrtare

# SHTOJCA “A” RAJONI I KËRKIM-SHPËTIMIT TË RSH

**Hyrje**

Krijimi i rajoneve të përgjegjësisë për kërkim-shpëtimin si dhe sektorëve të kërkim- shpëtimit është një detyrim ligjor për çdo shtet anëtar i konventave ndërkombëtare të kërkim-shpëtimit, e cila përcakton qartë kufijtë e përgjegjësisë e veprimit të çdo shteti por që nuk kanë të bëjnë dhe nuk duhen ngatërruar me kufijtë politikë.

Rajoni i kërkim shpëtimit të RSH është i përcaktuar dhe njohur ndërkombëtarisht nga ICAO dhe IMO por gjithashtu është i shprehur edhe në Publikimet e Informacionit Aeronautik të Republikës së Shqipërisë. Në zbatim të konventave të ICAO dhe IMO si dhe legjislacionit kombëtar është ngritur dhe funksionon QKKSH/RCC përgjegjëse për Rajonin e Kërkim shpëtimit në RSH (Lidhja nr. 1).

Për arsye të zhvillimit sa më efikas të operacioneve të kërkim shpëtimit, ndërhyrjes sa më të shpejtë dhe produktive, si dhe aktivizimin e forcave dhe mjeteve SAR më të përshtatshme bëhet nënndarja e rajonit të kërkim shpëtimit në sektorë të kërkim shpëtimit sipas parimit një nënqendër e kërkim shpëtimit përgjegjëse për një sektor kërkim-shpëtimi (Lidhja nr. 2)

Rajoni i kërkim-shpëtimit kombëtar (SRR - Search Rescue Region) përfshin territorin dhe ujerat territoriale, nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, të kufizuar nga segmentet koordinative gjeografike:

kufiri gjeografik;

rajoni informativ i fluturimit (hapesire e siperme) FIR/UIR: 402500N 190000E; 403554N 190000E; (GOKEL); 404500N 190000E; 405330N 185706E; (PAPIZ);

410800N 185200E; 412748N 190600E; (RODON); 413448N 191036E (GLIDA);

415000N 192200E; 420600N 192400E; 421300N 192036E (RETRA); 422900N

195100E (ALELU); - 415300N 203500E; 414012N 203148E (MAVAR); 405300N

205900E; 403700N 210300E (GENSU); 402851N 205731E (PINDO); 400353N

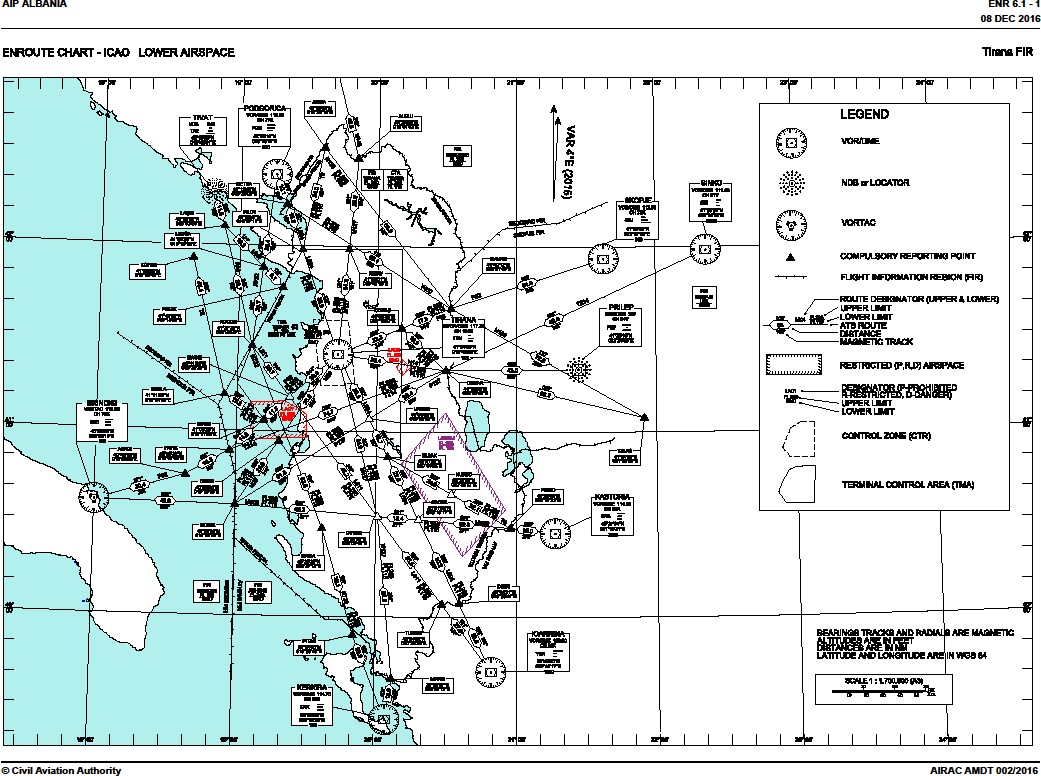
203007E (SKERD); 395854N 202330E (VJOSA); 395400N 195042E (PITAS);

402500N 190000E.

# Shtojca A: Lidhja nr 1

TIRANA FIR

Rajoni Informativ i Fluturimit (TIRANA FIR) dhe vija delimituese për SAR në detin Adriatik me Republikën e Italisë



PLANI KOMBËTAR I KËRKIM-SHPËTIMIT NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË 62

# Shtojca A: Lidhja nr. 2

SEKTORËT (ZONAT) E OPERACIONEVE SAR

# Nënqendrat e shpëtimit (SRC)

Mund të ketë situata kur RCC-ja nuk është në gjendje të ushtrojë kontroll të drejtpërdrejtë dhe efektiv mbi objektet e SAR në një zonë brenda SRR-së së saj. Shembuj të situatave të tilla mund të jenë kur pajisjet e komunikimit në një pjesë të SRR-së nuk janë të disponueshme për bashkërendim ndërmjet RCC-së dhe mjeteve SAR ose kur kontrolli i operacioneve SAR nga RCC nuk është shumë efektiv.

Në këto raste, ngritja e një RSC-je me SRS-në e saj mund të jetë më e përshtatshme dhe RCC mund t’ia delegojë një pjesë ose të gjithë përgjegjësinë e saj një RSC-je, duke përfshirë komunikimin, planifikimin e kërkimit dhe rregullimet për mjetet e SAR.

Sa më i vështirë të jetë koordinimi apo sa më i dobët të jetë komunikacioni, aq më i madh është autoriteti që duhet të delegohet në RSC. RSC-të, zakonisht, kanë më pak përgjegjësi dhe aftësi sesa RCC-ja e tyre eprore dhe kërkesat e tyre për personel, pajisje dhe strehim, në përgjithësi, janë më të vogla.

Një RSC ajrore (ARSC) mund të krijohet për incidentet ajrore të SAR; një RSC detare, (MRSC) për incidentet detare të SAR dhe një RSC tokësore (LRSC).

*Shënim*: Termi RSC do të përdoret brenda këtij plani, ndërsa kur përdoret vetëm për aeronautikën ose detin, atëherë do të përdoren ARSC ose MRSC.

**Sektorët e Operimit/*Search and Rescue Sub-Region (SRS)***

Për shkak të shtrirjes së SRS të Republikës së Shqipërisë dhe në mënyrë që të ketë një koordinim të plotë e përhapje efektive të aseteve të SAR-it, si dhe për të arritur më të mirën e rezultateve të mundshme, SRS ndahet në katër Sektorë Operimi.

Është e qartë se sektorët e operimit ngrihen për të siguruar më të mirën e mundshme në menaxhimin e aseteve të SAR-it. Në rastin e një incidenti serioz, në cilëndo nga katër sektorët e operimit, do të kërkohet përdorimi i aseteve SAR, nga sektorët e tjerë.

Për shkak të kontrollit operacional që QKKSH/RCC ka në të gjitha aktivitetet e gatishmërisë së SAR-it, ajo udhëzon çdo aset SAR për të marrë një mision në çdo Sektor Operimi që e konsideron të nevojshme.

Koordinatat e pikave që përbëjnë secilin prej katër sektorëve të operimit, si dhe bazat kryesore të njësive SAR, janë përcaktuar në variantin e dhënë si më poshtë:

Sektori i Kërkim-Shpëtimit (SRS,ALPHA) për incidentet ajrore, detare, tokësore, i cili përputhet me kufijtë e FIR, Tiranë, e njohur nga IMO dhe dokumente të ICAO-s sipas lidhjes me nr. X. Përgjegjëse për zhvillimin e operacioneve SAR në këtë sektor është Nënqendra Ajrore e Kërkim-Shpëtimit (ARSC).

Sektori i Kërkim-Shpëtimit (SRS, BRAVO**)**, për incidentet ajrore, detare, që ndodhin në hapësirën detare të RSH-së përfshin hapësirën detare të kufizuar nga vija bregdetare e RSH-së, si dhe kufirin detar të RSH-së, duke përfshirë dhe hapësirën detare, sipas Memorandumit të Mirëkuptimit të 19 majit 2000 midis Italisë dhe Shqipërisë*(Memorandum of Understanding ALB-ITA Declared by ICAO,*

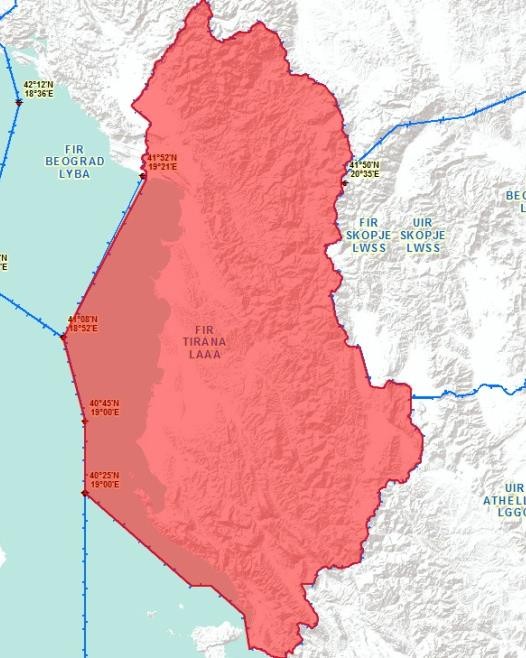
*SAR.6/Circ.43),* 20 janar 2010, nëpërmjet të cilit hapësira detare e RSH-së ndahet nga hapësira detare e Italisë, për qëllime SAR në vijën me koordinata: φ: 41◦ 23,5’ N, λ:018◦19,5’E; φ: 40◦ 25,0’N, λ:19◦ 00,0’ E.

Përgjegjëse për zhvillimin e operacioneve SAR në këtë sektor është Nënqendra Detare e Kërkim-Shpëtimit (MRSC).

Sektori i Kërkim-Shpëtimit (SRS,CHARLIE**)** për incidentet ajrore, tokësore, që ndodhin në hapësirën tokësore të RSH-së përfshin hapësirën tokësore dhe ujërat e brendshme të kufizuara nga vija kufitare tokësore e RSH-së dhe në perëndim të RSH-së, nga vija bregdetare. Përgjegjëse për zhvillimin e operacioneve SAR në këtë sektor është Nënqendra Tokësore e Kërkim-Shpëtimit (LRSC).

RSC tokësore (MRSC, CHARLIE**)**

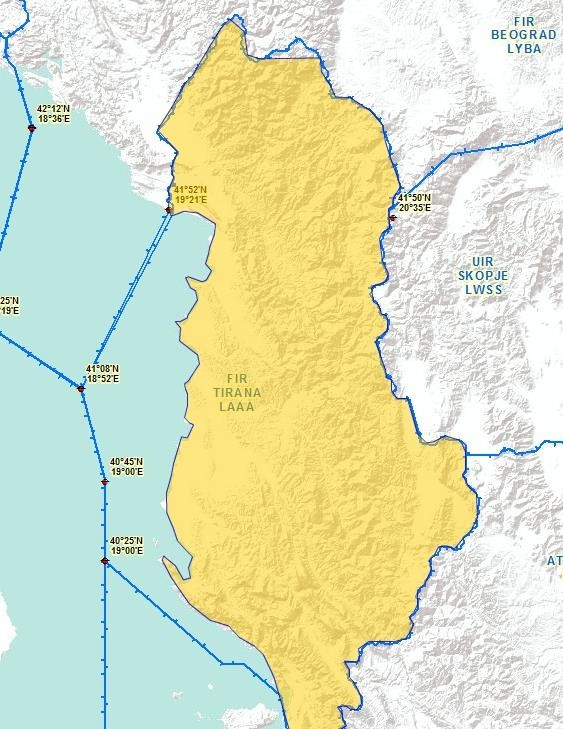
Sektori i Kërkim-Shpëtimit (SRS), (ALPHA)



Sektori i Kërkim-Shpëtimit (SRS), **(BRAVO)**



Sektori i Kërkim-Shpëtimit (SRS), **(CHARLIE)**



# SHTOJCA “B”: KATEGORIZIMI I ASETEVE SAR

Kategorizimi i aseteve SAR është bërë në përputhje më manualet ndërkombëtare IAMSAR. Ai është një tregues dhe nuk lidh detyrimisht përdorimin e një njësie SAR në një operacion SAR sipas parametrave që përshkruhen në kategoritë më poshtë, nëse diçka e tillë kërkohet nga situata aktuale taktike apo nuk shkel rregullat e saj të sigurisë.

Kategorizimi i mjeteve SAR është si më poshtë:

# Asetet detare:

* 1. **Asete detare parësore**

Asetet detare përbëhen nga anijet e shpëtimit të cilat veprojnë larg në det të hapur dhe kanë shpejtësi të mjaftueshme për të arritur në zonën e incidentit, si dhe varkat e shpëtimit që veprojnë pranë brigjeve me shpejtësi të lartë(tab 1-Kapacitetet detare).

# Aasete detare dytësore Shënim:

Anijet klasi "ILIRIA" janë të pajisura me gomone që përdoren për operacionet SAR dhe ato të bordingut, si dhe me sistemin e fikjes së zjarrit në distancë.

Anijet:*ARCH*,*ANGLE*, *BORA P-116*, *SHIROKA P-117*, *Brizap P-118*, *SKËNDERBEU P-112*, *SHQYPNIA P-110*, *ILIRIA P-131*, *ORIKU P-132*, *LISSUS P-133*, *BUTRINTI P-*

*134* , për komunikim kanë radio speciale *HF* dhe radio *TETRA HF*.

Gjendja teknike dhe operacionale e anijeve është e ndryshme, në vartësi të problemeve që ato kanë dhe periudhës së shërbimit që u bëhet në kantier.

# Asetet ajrore:

* 1. **Asete ajrore parësore**

**TABELA 2** – Kapacitetet operacionale të teknikës ajrore

**TABELA 3** - Kapacitetet për Fluturim Operacional të Helikopterëve të Forcës Ajrore

# Asete ajrore dytësore Shënim:

Që një mjet ajror (helikopter) të plotësojë standardet dhe karakteristikat për zhvillimin në/me siguri të misioneve të Kërkim-Shpëtimit, ai duhet të ketë të instaluara dhe funksionale pajisjet e mëposhtme:

Sistemin e kontrollit automatik të fluturimit (AFCS).

Sistemin e menaxhimit të fluturimit (FMS) me *Doppler* dhe GPS. Radar kërkimi dhe kohe (meteorologjik).

FLIR (opsional).

1 vinç shpëtimi (elektrik ose hidraulik). Vend ankorimi për ngarkesat.

Gomone për pluskim në ujë, në rast avarie.

Rripat dhe ganxhat për fiksimin e barelave për të plagosurit. Instalimet mjekësore bazë.

Transmetuesi i pozicionit të emergjencës (ELT) ose radiolokator emergjence për personelin (PLB).

Dysheme e papërshkueshme nga uji.

Të dhënat e mësipërme mund të ndryshojnë gjatë një operacioni dhe nuk duhet të konsiderohen si absolute. Çdo veprim duhet të planifikohet duke marrë parasysh disa fakte, si: distancën nga baza, kohën e nevojshme për të fluturuar në zonën e operimit, peshën maksimale në ngritje etj.

Në rastin e kushteve ekstreme të motit ose vështirësive të tjera që ndikojnë në ekzekutimin e një operacioni, vendimi përfundimtar për nisjen e një anijeje/helikopteri, si dhe vazhdimin e operacionit, merret nga kapiteni i anijes/piloti i helikopterit, duke marrë si konsideratë parësore, sigurinë e personelit dhe pajisjet e anijes/helikopterit.

# Asetet tokësore

* 1. **Asetet tokësore parësore**
  2. **Asetet tokësore dytësore PËRSHTATJA E ASETEVE SAR**

Procedurat për kryerjen e operacioneve të SAR-it, pajisjen e strukturave SAR, si dhe trajnimin e personelit bëhet sipas kërkesave të manualit IAMSAR, Vol. 3, i cili është produkt i përbashkët i organizatave ndërkombëtare ICAO & IMO dhe Manualit të Kërkim-Shpëtimit në FARSH (Joint Search and Rescue Manual) MP 3-3-2-1

Njësitë detare e të aviacionit që kanë asete SAR duhet të integrojnë asetet përkatëse në programin e tyre të trajnimit

# 

# SHTOJCA “C” KAPACITETET PËR KËRKIM-SHPËTIM

**SHTOJCA C: Lidhja 1**

QENDRA E BASHKUAR OPERACIONALE E FORCAVE TË ARMATOSURA

Qendra e Bashkuar Operacionale e Forcave të Armatosura, kur autorizohet nga shefi i Shtabit të Përgjithshëm të Forcave të Armatosura të Republikës së Shqipërisë, angazhon në interes të QKKSH-së kapacitetet e saj dhe kapacitetet e strukturave të FA-ve të deleguara për angazhim prej saj.

Përgjegjësi i Grupit të Drejtimit në QBO vihet në dijeni për çdo aktivitet në lidhje me Kërkim-Shpëtimin, si dhe për rastet që kërkojnë zhvillimin e operacioneve SAR në zonën e përgjegjësisë të RSH-së.

PGD jep ndihmën e tij në këshillimin dhe marrjen e një vendimi sa më të volitshëm në rastet e një alarmi SAR brenda zonës tonë të përgjegjësisë dhe duhet të jetë i informuar për çdo hap të kryer nga Specialisti Koordinator SAR në detyrë.

QBO, gjatë situatave emergjente SAR (sipas fazave), vendos në dispozicion të QKKSH/RCC për zgjidhjen e situatës jo vetëm mjetet e sallës operacionale të QBO, por edhe personelin përgjegjës për Forcën Tokësore, Forcën Detare, Forcën Ajrore, Komandën e Mbështetjes dhe të forcave të tjera, për aktivizimin e mjeteve dhe forcave të deklaruara në një operacion SAR, në varësi të natyrës së tij.

Në rastet kur RCC-të fqinje kërkojnë leje për hyrje në territorin e RSH-së, për të kryer operacione kërkim-shpëtimi brenda zonës sonë të përgjegjësisë, të mjeteve ajrore, detare dhe tokësore, Specialisti Koordinator i SAR, së bashku me specialistët e Sektorit të Vendit Pritës në QBO, si dhe Specialistit të Forcës Ajrore dhe Forcës Detare kryejnë procedurat përkatëse për dhënien e këtyre lejeve dhe dërgimin për miratim tek ministri i Mbrojtjes.

Drejtimi i operacioneve me tej behet nga personeli i QKKSH-së

PGD, pas propozimit të specialistit koordinator SAR të QKKSH për mbarimin e operacionit SAR/Ndërhyrjes për Kërkim-Shpëtim, njofton Shefin e Shtabit të Përgjithshëm të FA/Koordinatorin Kombëtar të Kërkim-Shpëtimit për përfundimin e operacionit dhe ,me urdhrin e tij, deklaron përfundimin e operacionit te strukturat e FA të angazhuara në operacion, duke urdhëruar kalimin e tyre në dislokimin e përhershëm.

# Kapacitetet e QBO-së

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr. | Emërtimi | Njësia | Sasia |
| 1 | Personeli i shërbimit në detyrë | persona | 4/5 |
| 4 | Mjetet e komunikimit (telefon, fax, kompjuter) |  |  |
| 5 | Salla Operacionale, mjediset e punës |  |  |

1. **Kapacitetet e deleguara për angazhim nga QBO1**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **INSTITUCIONI** | **SPECIALITETI** | **KAPACITETI** |
| KM (bMR, bxh) | Për K-SH, në rast tërmetesh Për K-SH, në rast përmbytjesh Për K-SH, në rast zjarresh  Për K-SH, në terrene malor  Për hapjen e rrugëve nga bora dhe rrëshqitjet e dherave | * Deri 30 vetë nga Kompania e KSH(*Land Rescue Coordination Center*), Tiranë. * Deri 30 ushtarë nga bxh për EC, 2 eskavator, 1 fadromë, 2 zjarrfikëse, motopompa dhe një vinç. * DMR Kukës * DMR Korçë * DMR Gjirokaster * DMR Burrel |
| Njësia e Helikopterëve, Farkë | Shërbim i KSH, për transportin ajror dhe shuarjen e zjarreve. | 6 helikopterë të tipave:   * 1 BO-105 me nga 1 person * 2 AB-205, kapacitet 14 vetë * 2 EC-145, kapacitet 12 vetë * 2COUGAR, kapacitet 20 vetë |
| Batalioni i Poshnjës | Për kërkim-shpëtim në rast aksidentesh detare, ajrore dhe tokësore  Për hapjen e rrugëve nga bora dhe rrëshqitjet e dherave, shuarjen e zjarreve etj. | Deri 30 ushtarë  2 mjete transporti |
| Batalioni i Shkodrës | Për kërkim-shpëtim në rast aksidentesh detare, ajrore dhe tokësore  Për hapjen e rrugëve nga bora dhe rrëshqitjet e dherave, shuarjen e zjarreve etj. | Deri 30 ushtarë  2 mjete transporti |

1 Lidhja 1 e urdhrit të ministrit të Mbrojtjes nr 12, datë 08.01.2016 “ Për delegim të autoritetit të komandimit e kontrollit në rastet e emergjencave civile dhe krizave”.

# SHTOJCA C: Lidhja 2

**KAPACITETET E FORCËS TOKËSORE**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr  . | Lloji i operacionit | Forca | Mjete | Venddislokimi | Koha e vënies në gatishmëri | |
|  |  |
| 1 | Për kërkim-shpëtim në rast aksidentesh ajrore në tokë | 12 | 3 | Batalioni i Forcave Speciale, Zall-Herr |  |  |
| 12 | 3 | Batalioni Komando, Zall-Herr |  |  |
| 2 | Për kërkim-shpëtim në rast aksidentesh ajrore në ujërat e brendshëm | 12 | 3 | Batalioni i Forcave Speciale, Zall-Herr |  |  |
| 4 | Për kërkim-shpëtim në rast aksidentesh sportive e turistike në terren malor | 12 | 3 | Batalioni i Forcave Speciale, Zall-Herr |  |  |
| 5 | Për kërkim-shpëtim në rast aksidentesh sportive e turistike në ujërat e brendshëm | 12 | 3 | Batalioni i Forcave Speciale, Zall-Herr |  |  |
| 6 | Kërkim jo i specializuar në tokë | 200 |  |  |  |  |
| 7 | Mbështetje shëndetësore e operacioneve të kërkim –shpëtimit në tokë | 2 | 1 | Kompania e mbështetjes, Zall- Herr |  |  |
| 6 | 1 | Batalioni i 2-të i Këmbësorisë, Zall- Herr |  |  |
| 1 |  | Batalioni Komando, Zall-Herr |  |  |
| 2 | 1 | Batalioni i 1-rë i Këmbësorisë, Shkodër |  |  |
| 3 | 1 | Batalioni i 3-të i Këmbësorisë, Berat |  |  |
| 8 | Zbulim të agjentëve kimikë, radioaktivë dhe bërthamorë, si dhe marrjen e mostrave | 10 | 3 | Batalioni i Mbështetjes së luftimit, Zall-Herr |  |  |

**SJTOJCA C: Lidhja 3 KAPACITETET E FORCËS AJRORE**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr | Lloji i operacionit | Forca | Mjete | Venddislokimi | Koha e vënies në gatishmëri | |
| Vija e parë | Me thirrje |
| 1 | Kërkim-shpëtimi në rast aksidenti ajror në tokë |  | 1 helikopter “Cougar” | Farkë | 30’ | 2 orë |
|  |  |  | 1 helikopter EC 145 | Farkë | 30’ | 2 orë |
| 2 | Kërkim-shpëtimi në rast aksidenti ajror në ujërat e brendshëm |  | 1 helikopter “Cougar” | Farkë | 30’ | 2 orë |
|  |  |  | 1 helikopter EC 145 | Farkë | 30’ | 2 orë |
| 3 | Kërkim-shpëtimi në rast aksidenti ajror në ujërat e detarë |  | 1 helikopter “Cougar” | Farkë | 30’ | 2 orë |
|  |  |  | 1 helikopter EC 145 | Farkë | 30’ | 2 orë |
| 4 | Kërkim-shpëtimi në rast aksidenti detar |  | 1 helikopter “Cougar” | Farkë | 30’ | 2 orë |
|  |  |  | 1 helikopter EC 145 | Farkë | 30’ | 2 orë |
| 5 | Kërkim-shpëtim në rast aksidentesh në aktivitete alpinistike, sportive e turistike në terren malor |  | 1 helikopter “Cougar” | Farkë | 30’ | 2 orë |
|  |  |  | 1 helikopter EC 145 | Farkë | 30’ | 2 orë |
| 6 | Kërkim-shpëtim në rast aksidentesh në aktivitete alpinistike, sportive e turistike në ujërat e brendshme dhe detare |  | 1 helikopter “Cougar” | Farkë | 30’ | 2 orë |
|  |  |  | 1 helikopter EC 145 | Farkë | 30’ | 2 orë |
| 7 | Mbështetje shëndetësore e operacioneve të kërkim- shpëtimit |  | Helikopterët “MEDEVAC” | Farkë | 30’ | 2 orë |

Sqarim: 1. Forca Ajrore ka të konfiguruar për operacione “SAR 2”, helikopterë (1 EC- 145 dhe 1 Cougar).

* 1. Për operacionet SAR detare, në raste të veçanta, përveç helikopterëve të pikës 1, aktivizohet edhe 1helkopter “Cougar”.
  2. Për operacionet SAR në terren tokësor dhe ujërat e brendshëm, përveç helikopterëve të pikës 1, aktivizohen të gjithë helikopterët në gatishmëri.
  3. Në të gjitha operacionet SAR, përveç helikopterëve të sipërpërmendur të Faj,vë në dispozicion helikopterët “MEDEVAC”.

# SHTOJCAC: Lidhja 4

**KAPACITETET E FORCËS DETARE/ROJËS BREGDETARE**

Forca Detare/Roja Bregdetare zotëron vendbazime, qendra operacionale, njësi, sisteme dhe pika vrojtimi, së bashku me personelin e tyre për realizimin e operacioneve të Kërkim-Shpëtimit në det. Kapacitet e Forcës Detare për kërkim-shpëtimin në det janë si më poshtë:

1. Njësitë Detare të klasit:“Iliria” (4 anije), “Era” (3 anije), “25 Dhjetori” (2 anije) dhe “Drini” (5 anije). Forca Detare ushtron një regjim gatishmërie me 3 deri 5anije ( në varësi të sezonit), të gatshme 24orë për operacionet e Kërkim- Shpëtimit në det.
2. Sistemi i Integruar i Vëzhgimit të Hapësirës Detare, i pajisur me radar që shërben për gjetjen e vendndodhjes së mjeteve në fatkeqësi, me programin e Kërkim-Shpëtimit (*Sarex*) që ndihmon në planifikimin dhe zhvillimin e operacionit, si dhe me radiomarrës-radiodhënësit (VHF), të cilët bëjnë të mundur komunikimin në kanalet ndërkombëtare të emergjencave detare.
3. Qendrat e zhytjes me zhytës të specializuar, të cilët marrin pjesë në operacionet e Kërkim-Shpëtimit në det.
4. Qendrat operacionale të Durrësit dhe Vlorës.
5. Pikat radioteknike janë të vendosura në Ksamil, Palermo, Sazan, Llogara, Guri i Gomares (Lushnjë), Durrës, Shëngjin. Ato monitorojnë gjatë gjithë kohës trafikun detar në hapësirën detare të përcaktuar. Radiokomunikimi me këto sigurohet në orare dhe intervale të caktuara kohore dhe për raste të vrojtimit apo të transmetimit të një emergjence detare, ato mund të transmetojnë direkt të dhënat në Qendrën e Koordinim-Shpëtimit për mjetin detar apo personat në bord që janë në rrezik.

Venddislokimi për anijet e FD:.

* 4 anije të klasit “Iliria” , 2 në Pashaliman dhe 2 në Portin e Durrësit
* 5 anije të klasit “Drini”, 3 në Pashaliman dhe 2 në Kepin e Palit
* 3 anije të klasit “Era, 2“në Pashaliman dhe 1 në Kepin e Palit
* 2 anije të kalsit “25 dhjetori“, 1në Pashaliman dhe 1 në Kepin e Palit

Shënim: Të shtohet se numri i emergjencës për fatkeqësi detare, është numri 125 pa pagesë.

# SHTOJCA C: Lidhja 4/1

**KAPACITETET E FORCËS DETARE/ROJËS BREGDETARE**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. | Lloji i operacionit | Forca | Mjete | Venddislokimi | Koha e vënies në gatishmëri | |
|  |  |
| 1 | Për kërkim-shpëtim në det (aksidente ajrore dhe detare) |  | 3 Anije të klasit “Iliria” |  |  |  |
|  |  |  | 5 Anije të klasit “Drini” |  |  |  |
|  |  |  | 3 Anije të klasit “Era” |  |  |  |
|  |  |  | 2 Anije të  klasit “25 Dhjetori” |  |  |  |
| 2 | Mbështetja me transport |  | Flotilja Detare | Pashaliman, Vlorë |  |  |
| 3 | Mbështetja me ndërlidhje |  | Radio dore SX-200 VHF |  |  |  |
| Qendra e zhytjes | | | | | | |
| 1 | Oficer drejtues zhytje për | 1 |  |  |  |  |
| 2 | Ndihmësmjek Fiziolog | 1 |  |  |  |  |
| 3 | Polumbarë | 5 |  |  |  |  |
| Pajisje polumbare | | | | | | |
| 1 | Barelë transporti |  | 2 copë |  |  |  |
| 2 | Çantë mjekësore e kompletuar |  | 1 |  |  |  |
| 3 | Oksimetër |  | 1 |  |  |  |
| 4 | Aerosteril fushor |  | 1 |  |  |  |
| 5 | Krevat vizite |  | 1 |  |  |  |
| 6 | Dyshek sfungjeri |  | 1 |  |  |  |
| 7 | Mbajtës aparati serumi |  | 1 |  |  |  |

**SHTOJCA C: Lidhja 4/2**

**SISTEMI I INTEGRUAR I VËZHGIMIT TË HAPËSIRËS DETARE (SIVHD)**

* PRT-11, Ksamil
* PRT13, Porto-Palermo,
* PRT-14, Llogara
* PRT-17, Sazan; PRT-19 Lushnjë
* PRT-20, Durrës
* PRT -22, Shëngjin

# SHTOJCA C: Lidhja 5

**KAPACITETET E KOMANDËS MBËSHTETËSE**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr | Struktura | Forca | Mjete | Venddislokimi | Koha e vënies në gatishmëri |
| 1 | Togë kërkim- shpëtimit ujor | 20 | 1 | Tiranë (Ferraj) | 60 minuta |
| 2 | Togë kërkim-shpëtimit për tërmete | 20 | 1 | Tiranë (Ferraj) | 60 minuta |
| 3 | Togë kërkim- shpëtimitokësore (aksidente) | 20 | 1 | Tiranë (Ferraj) | 60 minuta |
| 4 | Skuadër kërkim- shpëtimi (Zjarr, përmbytje, dëborë) | 10 | 1 | Kukës( Lugu i keq) | 60 minuta |
| 5 | Skuadër kërkim- shpëtimi (Zjarr, përmbytje, dëborë) | 10 | 1 | Gjirokastër(Grehot) | 60 minuta |
| 6 | Skuadër kërkim- shpëtimi (Zjarr, përmbytje, dëborë) | 10 | 1 | Korçë (Drenovë) | 60 minuta |
| 7 | Skuadër kërkim- shpëtimi (Zjarr, përmbytje, dëborë) | 10 | 1 | Burrel(Kodra e Palit) | 60 minuta |
|  | Shuma | 100 | 7 |  |  |

**SHTOJCA C: Lidhja 5/1**

**KAPACITETET E BATALIONITTË MBËSHTETJES RAJONALE**

Toga e zjarrfikësve te kompania e kërkim-shpëtimit, Ferraj, Tiranë.

1. Autozjarrfikëse e mesme 3 copë
2. Kostum zjarrfikës 15 copë

Toga ujore te kompania e kërkim-shpëtimit,Ferraj,Tiranë.

1. Motovarka 11 copë
2. Motogomone 6 copë
3. Gomone pa motor 11 copë
4. Varka me rema 8 copë
5. Kostum Polumbari 16 copë

Toga e tërmeteve/aksidenteve

1. Këmbalec për hyrje nën rrënoja 19 copë
2. Çekiçë pneumatikë 3 copë
3. Jastëk ajri ngritje peshe. 2 copë
4. Çikrikë 5 copë
5. Sharra me bateri 1.8 V, tip “SA-ZAU”. 2 copë
6. Aparate për zbulim gazrash 4 copë
7. Kamera për kërkim nën rrënoja “PELIKAN 1600” 3 copë
8. Aparatë frymëmarrjeje tip “PAMA” 4 copë
9. Sistem kamerash kërkimi 1 copë
10. Matrapikë tip “AJAX” 2 copë
11. Gërshërë prerëse teli 1 copë

Toga e kerkim shpetimit malor/aksidenteve

1. Komplete slita evakuimi malor 2 copë
2. Litar alpinizmi 490 Ml Ø 8, Ø 12, Ø 16
3. Çelësa alpinizmi 8, D dhe dardhë 60 copë
4. Sistem kamera kërkimi 1 copë
5. Veshje sigurie 12 copë
6. Prerëse me presion vaji “ETNOCE” 2 copë
7. Sharra me bateri 1.8 V, tip “SA-ZAU” 2 copë
8. Valixhe e ndihmës së shpejtë për 6 persona ABC 3 copë

# DMR, KUKËS; Personel 29

1. Autozjarrfikëse e mesme 2 copë
2. Kostum Zjarrfikës 10 copë
3. Varka me rema 8 copë
4. Kostum Polumbari 0 copë
5. Kamion i lehtë taktik 0 copë
6. Kamion i mesëm taktik 0 copë
7. Borëpastruese 1 copë
8. Motogomone 10-12 vende 0 copë

# DMR, BURREL; Personel 18

1. Autozjarrfikëse e mesme 2 copë
2. Kostum Zjarrfikës 10 copë
3. Varka me rema 1copë
4. Kamion të mesëm 2 copë
5. Borëpastruese 1 copë
6. Motogomone 10-12 vende 0 copë

# DMR, KORÇË; Personel 29

1. Autozjarrfikëse e mesme 2 copë
2. Kostum Zjarrfikës 10 copë
3. Kostum Polumbari 0 copë
4. Kamion i lehtë taktik 0 copë
5. Kamion i mesëm taktik 0 copë
6. Borëpastruese 1 copë
7. Motogomone 10-12 vende 0 copë

# DMR, GJIROKASTER; Personel 29

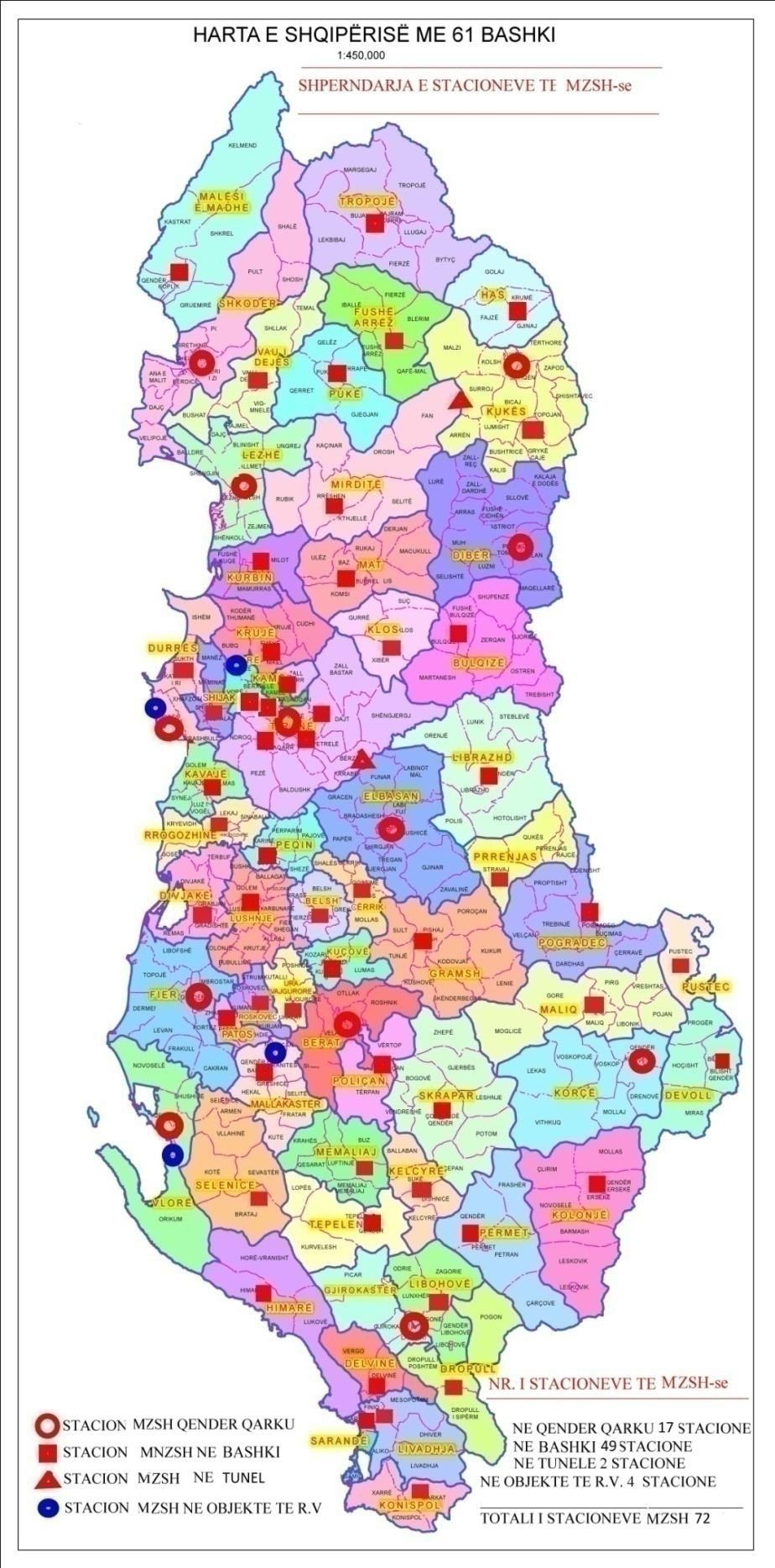
1. Autozjarrfikëse e mesme 2 copë
2. Kostum Zjarrfikës 10 copë
3. Kostum Polumbari 0 copë.
4. Kamion i lehte taktik. 0 copë
5. Kamion i mesëm taktik 0 copë
6. Motogomone 10-12 vende 0 copë

# SHTOJCA C: Lidhja 6

**KAPACITETET E SHËRBIMITTË MBROJTJES NGA ZJARRI DHE I SHPËTIMIT**

Shërbimi i Mbrojtjes nga Zjarri dhe i Shpëtimit (MZSH) ndërhyn për shuarjen e zjarreve, shpëtimin e jetës e pronës në aksidente të ndryshme ajrore e tokësore, ku ka prezencë të zjarreve ose premisa për rënien e tyre. Shërbimi i Mbrojtjes nga Zjarri dhe i Shpëtimit është i pranishëm në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë dhe është në varësi të kryetarit të bashkisë.

# SHTOJCA C: Lidhja 6/1

**KAPACITETET E SHËRBIMITTË MBROJTJES NGA ZJARRI DHE I SHPËTIMIT**

**SHTOJCA C: Lidhja 6/1**

**KAPACITETET E SHËRBIMITTË MBROJTJES NGA ZJARRI DHE I SHPËTIMIT**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Qarku** | **Stacione MZSH** | **Bashkia** | **Stacione MZSH.**  **Drejtoritë vendore të bashkive qendër** | **Stacione MZSH.**  **Drejtoritë vendore të bashkive të tjera** |
| 1. | [Elbasan](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Elbasanit) | **7** | [**Belsh**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Belsh) |  | 1 |
| [**Cërrik**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_C%C3%ABrrik) |  | 1 |
| [**Elbasan**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Elbasan) | **1** | 0 |
| [**Gramsh**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Gramsh) |  | 1 |
| [**Librazhd**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Librazhd) |  | 1 |
| [**Peqin**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Peqin) |  | 1 |
| [**Prrenjas**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Prrenjas) |  | 1 |
| 2. | [Berat](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Beratit) | **5** | [**Berat**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Berat) | **1** | 0 |
| [**Poliçan**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Poli%C3%A7an) |  | 1 |
| [**Kuçovë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Ku%C3%A7ov%C3%AB) |  | 1 |
| [**Skrapar**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Skrapar) |  | 1 |
| [**Ura Vajgurore**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Ura_Vajgurore) |  | 1 |
| 3.  . | [Dibër](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Dibr%C3%ABs) | **4** | [**Bulqizë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Bulqiz%C3%AB) |  | 1 |
| [**Dibër**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Peshkopi) | **1** | 0 |
| [**Klos**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Klos) |  | 1 |
| [**Mat**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Mat) |  | 1 |
| 4. | [Vlorë](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Vlor%C3%ABs) | **7** | [**Delvinë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Delvin%C3%AB) |  | 1 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Qarku** | **Stacione MZSH** | **Bashkia** | **Stacione MZSH.**  **Drejtoritë vendore të bashkive qendër** | **Stacione MZSH.**  **Drejtoritë vendore të bashkive të tjera** |
|  |  |  | [**Finiq**](https://sq.wikipedia.org/w/index.php?title=Bashkia_Finiq&amp;action=edit&amp;redlink=1) |  | 1 |
| [**Himarë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Himar%C3%AB) |  | 1 |
| [**Konispol**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Konispol) |  | 1 |
| [**Sarandë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Sarand%C3%AB) |  | 1 |
| [**Selenicë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Selenic%C3%AB) |  | 1 |
| [**Vlorë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Vlor%C3%AB) | **1** | 0 |
| 5. | [Korçë](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Kor%C3%A7%C3%ABs) | **6** | [**Devoll**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Devoll) |  | 1 |
| [**Kolonjë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Kolonj%C3%AB) |  | 1 |
| [**Korçë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Kor%C3%A7%C3%AB) | **1** | 0 |
| [**Maliq**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Maliq) |  | 1 |
| [**Pogradec**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Pogradec) |  | 1 |
| [**Pustec**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Pustec) |  | 1 |
| 6. | [Fier](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Fierit) | **6** | [**Divjakë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Divjak%C3%AB) |  | 1 |
| [**Fier**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Fier) | **1** | 0 |
| [**Lushnjë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Lushnje) |  | 1 |
| [**Mallakastër**](https://sq.wikipedia.org/w/index.php?title=Bashkia_Mallakast%C3%ABr&amp;action=edit&amp;redlink=1) |  | 1 |
| [**Patos**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Patos) |  | 1 |
| [**Roskovec**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Roskovec) |  | 1 |
| 7. | [Gjirokastër](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Gjirokastr%C3%ABs) | **7** | [**Dropull**](https://sq.wikipedia.org/w/index.php?title=Bashkia_Dropull&amp;action=edit&amp;redlink=1) |  | 1 |
| [**Gjirokastër**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Gjirokast%C3%ABr) | **1** | 0 |
| [**Këlcyrë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_K%C3%ABlcyr%C3%AB) |  | 1 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Qarku** | **Stacione MZSH** | **Bashkia** | **Stacione MZSH.**  **Drejtoritë vendore të bashkive qendër** | **Stacione MZSH.**  **Drejtoritë vendore të bashkive të tjera** |
|  |  |  | [**Libohovë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Libohov%C3%AB) |  | 1 |
| [**Memaliaj**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Memaliaj) |  | 1 |
| [**Përmet**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_P%C3%ABrmet) |  | 1 |
| [**Tepelenë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Tepelen%C3%AB) |  | 1 |
| 8. | [Durrës](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Durr%C3%ABsit) | **4** | [**Durrës**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Durr%C3%ABs) | **2** | 0 |
| [**Krujë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Kruj%C3%AB) |  | 1 |
| [**Shijak**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Shijak) |  | 1 |
| 9. | [Shkodër](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Shkodr%C3%ABs) | **5** | [**Fushë-Arrëz**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Fush%C3%AB-Arr%C3%ABz) |  | 1 |
| [**Malësi e Madhe**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Mal%C3%ABsi_e_Madhe) |  | 1 |
| [**Pukë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Puk%C3%AB) |  | 1 |
| [**Shkodër**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Shkod%C3%ABr) | **1** | 0 |
| [**Vau i Dejës**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Vau_i_Dej%C3%ABs) |  | 1 |
| 10. | [Kukës](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Kuk%C3%ABsit) | **4** | [**Has**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Has) |  | 1 |
| [**Kukës**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Kuk%C3%ABs) | **2** | 0 |
| [**Tropojë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Tropoj%C3%AB) |  | 1 |
| 11. | [Tiranë](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Tiran%C3%ABs) | **10** | [**Kamëz**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Kam%C3%ABz) |  | 1 |
| [**Kavajë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Kavaj%C3%AB) |  | 1 |
| [**Rrogozhinë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Rrogozhin%C3%AB) |  | 1 |
| [**Tiranë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Tiran%C3%AB) | **6** | 0 |
| [**Vorë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Vor%C3%AB) |  | 1 |
| 12. | [Lezhë](https://sq.wikipedia.org/wiki/Qarku_i_Lezh%C3%ABs) | **3** | [**Kurbin**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Kurbin) |  | 1 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Qarku** | **Stacione MZSH** | **Bashkia** | **Stacione MZSH.**  **Drejtoritë vendore të bashkive qendër** | **Stacione MZSH.**  **Drejtoritë vendore të bashkive të tjera** |
|  |  |  | [**Lezhë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Lezh%C3%AB) | **1** | 0 |
|  | [**Mirditë**](https://sq.wikipedia.org/wiki/Bashkia_Mirdit%C3%AB) |  | 1 |
| **SHUMA** | | **68** |  | **19** | **49** |

**Shënim:**

1. *Katër stacione të MZSH-së në objektet me rëndësi të veçantë ekonomike dhe strategjike, janë:*
   * Aeroporti “Nënë Tereza”
   * Porti i Durrësit
   * Porti i Vlorës
   * Rafineria e Naftës, Ballsh
2. *Stacionet e MZSH-së në objektet: Tuneli i Kalimashit dhe Tuneli i Kërrabës, janë brenda organikës së drejtorive vendore.*
3. *E përgjithshmja: 72 stacione të shërbimit MZSH, me rreth 1240 punonjës profesionistë dhe 130 automjete zjarrfikëse, shpëtimi dhe autoshkallë.*

# SHTOJCA C: Lidhja 7

**MJETET AJRORE TË KOMPANIVE TË REGJISTRUARA NË SHQIPËRI**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kompania** | **Mjeti** | **Nr. i**  **regjistrimit** | **Tipi** | **Nr. i vendeve** | **Prodhimi** |
| ***Albawings*** | Aeroplan | ZA-AWA | Boing 737 | 132 | USA |
| ***Shega Air*** | Helikopter | ZA-KEI | A109-A11 | 2+5 | Itali |
| ***Shega Air*** | Aeroplan | ZA-AMA | Cesna 550 | 2+8 | USA |
| ***Shega Air*** | Aeroplan | ZA-DEA | PZL-AN-2 | Areal Works | Poloni |
|  | Aeroplan UL | ZA-EXN | Zenair | 2 | USA |
|  | Aeroplan UL | ZA-EDE | Zenair | 2 | USA |
|  | Aeroplan | ZA-AGM | Socata | 2+2 | Francë |
| ***VIVA air*** | Helio | Dxxxx | AS 350B/355/N | 1+4 | Francë |

**SHTOJCA C: Lidhja 7/1 AERODROMET DHE PISTAT E ULJES**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *No* | *Name* | ***RWY*** | ***Direction*** | ***Elevation*** | ***Dimension \**** | ***Surface*** | ***Coordinates*** | ***ICAO***  ***Code*** | **Note/Shenim** |
| 1 | Gjadër | 16/34 | ***160***  ***340*** | 7 m MSL | 2800 x 60 m | *Concrete (CONC)* | 41°53'43" N  19°35'55" E | LAGJ | Të bllokuara nga Min. e Mbrojtjes me blloqe betoni |
| 2 | Gjirokastër | 14/32 | ***140***  ***320*** | 203 m MSL | 1175 x 69 m | *Grass (GRAS)* | 40°05'14" N  20°09'11" E | N/A | Të bllokuara nga Min. e Mbrojtjes me blloqe betoni |
| 3 | Korçë | o1/19 | ***10***  ***190*** | 203 m MSL | 2278 x 84 m | *Grass (GRAS)* | 40°38'45" N  20°44'29" E | LAKO | Te bllokuara nga Min. e Mbrojtjes me blloqe betoni |
| 4 | Kuçovë | 14/32 | ***140***  ***320*** | 41 m MSL | 2840 x 67 m | *Concrete (CONC* | 40°46'19" N  19°54'07" E | LAKV | *Military airport* |
| 5 | Kukës | o1/19 | ***10***  ***190*** | 341 m MSL | 1800 x 45 m | *Unknown (UNKN)* | 42°02'01" N  20°24'57" E | LAKU | *Civil airport. Jo i hapur për momentin për operime* |
| 6 | Tirana  *Airport* | 18/36 | ***180***  ***360*** | 38 m MSL | 2734 x 45 m | *Asphalt (ASPH)* | 41°24'53" N  19°43'14" E | LATI | Aeroport Civil i publikuar |

PLANI KOMBËTAR I KËRKIM-SHPËTIMIT NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË 88

# SHTOJCA C: Lidhja 7/2 SHEGA AIR

*“Shega Air sh.p.k”* është pjesa më e re e shoqërisë “*Shega Group*” në Shqipëri për shërbimet e transportit dhe logjistikës.

**“Agusta A109”,** përkatësisht AW109, është një helikopter i lehtë tetë vendesh me dy motorë shumëfunksionalë, i prodhuar nga fabrikuesi italian Agusta (sot *AgustaWestland*) që nga viti 1971. Ai është një nga helikopterët VIP më të rehatshëm dhe më të sigurt në botë.

Disa nga karakteristikat kryesore të këtij helikopteri janë zhurma e reduktuar, kabina e gjerë e pasagjerëve dhe një dizajn i jashtëzakonshëm. Pjesa e brendshme e helikopterit përbëhet nga vendet e pilotit dhe *Copilotit*, si dhe vendet e pasagjerëve.

# Specifikime:

**Modeli: *AGUSTA/WESTLAND A109A MK II***

* Modeli: *AGUSTA/WESTLAND A109A MK II*
* Motorët : *2 Rolls-Royce 250-C20B*
* Gjatësia: 11,45 m
* Diametri i helikave kryesore: 11 m
* Pesha bosh : 1418 kg
* Pesha makismale që mund të ngrihet : 2600 kg
* Shpejtësia maksimale: 278 km/h
* Lartësia maksimale : 4.572 m

***Shega AIR me Jet*-in *CESSNA 550* ofron:**

* • Fluturime VIP për udhëtarë
* • Fluturime udhëtarësh për evente të ndryshme (dasma, mbrëmje mature etj.)
* • Fluturime për misione të ndryshme filmike dhe fotografike (private apo për televizione)
* • Shërbim monitorimi ajror të linjave energjetike
* • Shërbim monitorimi ajror të linjave të tubacioneve të naftës dhe gazit
* • Shërbim monitorimi ajror për kompanitë telefonike dhe celulare

# SHTOJCA C: Lidhja 8

URGJENCA MJEKSORE

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr | Emërtimi | Adresa | Pika e kontaktit |
| **Urgjenca në Tiranë:** | | | |
| 1 | Qendra e Koordinimit të Emergjencave pranë QSUT-së | Rruga e Dibrës 372, Tiranë | tel/fax: 04 362630 |
| 2 | Spitali Universitar i Sëmundjeve të Mushkërive | Sauk, Tiranë | tel/fax: 0 4 354792 |
| 3 | Qendra Spitalore Universitare Tiranë | Rruga e Dibrës 372, Tiranë | tel/fax: 04 363644;  tel: 04 362627 |
| 4 | Spitali Universitar Obstetrik- Gjinekologjik “Mbretëresha Geraldinë” | Rruga “Zogu i Parë” | tel:04 224878; fax:04  223504 |
| 5 | Spitali Universitar Obstetrik- Gjinekologjik “Koço Gliozheni” | Bulevardi “Bajram Curri” | tel/fax: 04 370734 |
| **Urgjenca në rrethe:** | | | |
| 1 | Spitali, Shkodër | Lagjja "Skënderbeg" | tel/fax: 0 22 47289 |
| 2 | Spitali, Dibër | Bulevardi " Elez Isufi" | tel/fax: 0 21 82181 |
| 3 | Spitali, Lezhë | Lagjja "Spitali” | tel/fax: 0 215 4485 |
| 4 | Spitali, Durrës | Lagjja 8, rruga "Aleksandër Goga" | tel/fax: 0 52 23358 |
| 5 | Spitali, Fier | Lagjja "1 Maj",rruga "Çamëria" | tel/fax: 0 34 22761 |
| 6 | Spitali, Lushnjë | Lagjja "Xhevdet Nepravishta",rruga "Stadiumi” | tel/fax: 0 35 22131 |
| 7 | Spitali, Berat | Lagjja "Kushtrimi" | tel/fax: 0 32 34237 |
| 8 | Spitali, Vlorë | Lagjja "Partizani" | tel/fax: 0 33 22657 |
| 9 | Spitali, Gjirokastër | Lagjja "18 Shtatori" | tel/fax: 0 846 8582 |
| 10 | Spitali, Korçë | Shëtitore "Fan.S.Noli" | tel/fax: 0 82 42755 |

# SHTOJCAC: Lidhja 8/1 SPITALET PRIVATE NË TIRANË

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| 1 | ACIBADEM | TIRANË, rruga “ABDI TOPTANI”, TORRE DRINI, K. I044 505  [4240692266525.flora.manuka@acibadem.com.tr](mailto:4240692266525.flora.manuka@acibadem.com.tr) |
| 2 | GERMAN HOSPITAL | TIRANË, rruga “NIKOLLA LENA”, kryqëzimi me Rrugën e Kavajës04 2274 5770672004282 (Urgjenca [24H)info@spitaligjerman.com](mailto:24H)info@spitaligjerman.com) |
| 3 | GUVEN | TIRANË, bulevardi “BAJRAM CURRI”, nr. 49, ETC, K. III04 2230  [8620672011156adriatik.derjaj@guven.com.tr](mailto:8620672011156adriatik.derjaj@guven.com.tr) |
| 4 | SPITALI AMERIKAN | TIRANË, rruga “DON BOSKO”, pranë Spitalit Ushtarak, Laprakë 04 2357 53504 2366 [663spitaliamerikan@hotmail.com](mailto:663spitaliamerikan@hotmail.com) |
| 5 | SPITALI CONTINENTAL | TIRANË, rruga “ALI DEMI”, tek ish-Kombinati Poligrafik044 506 000; Urgjenca044 506 666 Recepsioni0697001000; Urgjenca0697004000 [Recepsioniinfo@spitalicontinental.com](mailto:Recepsioniinfo@spitalicontinental.com) |
| 6 | SPITALI SALUS TIRANA | TIRANË, autostrada TIRANE-DURRES, km 1; rruga “VIDHE GJATA” , NR. 16, MËZEZ, KASHAR04 2390 50004 2390  [5010662053180info@salus.al](mailto:5010662053180info@salus.al) |
| 7 | SPITALI VILLA MARIA | TIRANË, autostrada TIRANE – DURRËS, km 7; mbikalimi i RINASIT04 2408 [0200694056150spitalieuropian@gvmnet.com](mailto:0200694056150spitalieuropian@gvmnet.com) |
| 8 | [AMAVITA](http://www.yellowpagesalbania.com/spitale-private/amavita/tirana/) | TIRANË, rruga “PJETËR BUDI”, 75/3, përballë Vodafonit04 2375 40604 2375 [4060693360681.spitaliamavita@yahoo.com](mailto:4060693360681.spitaliamavita@yahoo.com) |
| 9 | [HYGEIA](http://www.yellowpagesalbania.com/spitale-private-klinika-okulistike-onkologji-klinika-kirurgjikale-estetike-kirurgji-materiale-dhe-pajisje-mjekesore/hygeia/tirana/) | TIRANË, autostrada “TIRANË– DURRES” km 1, rruga dytësore04 2390 000; Urgjenca 24h: 04  [2323 00004 2388 996info@hygeia.al](mailto:996info@hygeia.al) |

**SHTOJCA C: Lidhja 9**

**DREJTORITË E POLICISË SË SHTETIT NË QARQE**

|  |  |
| --- | --- |
| ***Drejtori i Përgjithshëm***  **1. Drejtoria e Policisë e Qarkut Tiranë** | 042 364953; 042 364953 |
| Salla e Drejtimit dhe Koordinimit | 04 2274865; 04 2274867 |
| Salla Operative në Drejtori | 04 2274865; 04 2274867 |
| Shefi i Komisariatit të Policisë nr.1 | 04 2225057 |
| Rajoni i Policisë në Qytetin Studenti | 04 2346231 |
| Shefi i Komisariatit të Policisë nr.2 | 042223758 |
| Shefi i Komisariatit të Policisë nr.3 | 04 2223236 |
| Reparti i Policisë, Laprakë | 04 357756 |
| Shefi i Komisariatit të Policisë nr.4 | 04 2366828 |
| Shefi i Komisariatit të Policisë nr.5 | 04 7200175 |
| Shefi i Komisariatit të Policisë nr.6 | 04 2351555 |
| Rajoni i Policisë, Vorë | 047600464 |
| Salla Operative, Rinas | 04 2365913 |
| Salla Operative e Policisë Rrugore | 126 |
| Shefi i Komisariatit të Policisë, Kavajë | 05524 3372 |
| Stacioni i Policisë, Rrogozhine | 05524 2070 |
| **2.Drejtoria e Policisë të Qarkut Berat**  Salla Operative në Drejtori | 032 4 4775 ;032 3 7277 |
| Salla Operative në Skrapar | 031 2 2555 |
| Salla Operative në Kuçovë | 31 1 2444 |
| **3. Drejtoria e Policisëe Qarkut Durrës**  Salla Operative në Drejtori | 052 22 2266 ; 052 22 2266 |
| Posta e Policisë, Plazh | 052 26 0881 ; 052 26 0881 |
| Salla Operative e Rajonit Shijak | 0571 23036 ; 0571 23036 |
| Salla Operative, Port | 052 22 4864 / 052 22 4864 |
| Salla Operative e Krujës | 0511 22105 |
| **4. Drejtoria e Policisë, Dibër**  Salla Operative në Drejtori | 0218 4888 / 0218 2458 |
| Posta e Policisë, Maqellarë | 0292 20916 / 0292 20916 |
| Pika e Kalimit Kufitar, Bllatë | 0292 20917 / 0292 20917 |

|  |  |
| --- | --- |
| Salla Operative dhe Emergjencave, Bulqizë | 0219 2881 |
| Salla Operative dhe Emergjencave, Mat | 0217 3177 / 0217 2214 |
| **5. Drejtoria e Policisë e Qarkut Elbasan**  Salla Operative në Drejtori (faks) | 054 253059 |
| Rajoni i Policisë, Cërrik | 0581 2234 |
| Salla Operative, Librazhd (Faks) | 0514 22555 |
| Posta e Policisë, Përrenjas | 05142 2333 / 05142 2333 |
| Salla Operative(Faks ), Gramsh | 0513 22333 |
| Salla Operative(Faks ), Peqin | 0512 22577 |
| **6. Drejtoria e Policisë e Qarkut Fier**  Salla Operative në Drejtori | 034 21519 ; 034 24019 |
| Rajoni i Policisë, Patos | 0381 12294 / 0381 12294 |
| Salla Operative, Lushnjë | 035 22330 / 035 20100 |
| Rajoni i Policisë, Divjakë  Salla Operative, Mallakastër | 0313 3019 |
| **7. Drejtoria e Policisë e Qarkut Gjirokastër**  Salla Operative ne Drejtori | 084 62019 ;084 68437 |
| VKK Kakavijë | 084 64523 / 084 90086 (faks) |
| Shefi i Komisariatit të Policisë, Përmet | 0813 2383 |
| Salla Operative e Komisariatit, Tepelenë | 0814 2459 |
| Posta e Policisë, Memaliaj | 0885 6215 |
| **8. Drejtoria e Policisë e Qarkut Kukës**  Salla Operative në Drejtori | 024 222808 / 024 222808 |
| Pika e Kontroll-Kalimit, Morine | 024 23205 |
| Pika e Kontroll-Kalimit, Shishtavec | 024 23230 |
| Salla Operative në Tropojë | 0215 3392 (tel/faks) 0215 3337 |
| ***Komisariati i Policisë, Lezhe***  Shefi i Komisariatit të Policisë, Lezhe | 0215 23205 |
| Stacioni i Policisë Shëngjin 0281 22399  Stacioni i Policisë Kufitare, Shëngjin | 0281 22398 |
| Salla Operative, Kurbin | 05322 2999 |
| Salla Operative, Mirditë | 02162 2350 |
| Posta e Policisë, Rubik (centrali) | 0216 2104 |

1. **Drejtoria e Policisë e Qarkut Shkodër &*Komisariati i Policisë, Shkodër***

|  |  |
| --- | --- |
| Salla Operative në Drejtori | 022 24 0019 / 022 24 8375 / |
| Salla Operative, Malësi e Madhe | 0211 22643 |
| Salla Operative, Pukë | 0212 22257 |
| **12.Drejtoria e Policisë e Qarkut Vlorë**  Salla Operative në Drejtori | 033 2 3910; 033 2 8394 (faks) |
| Rajoni i Policisë, Port | 033 2 9456 / 033 2 9706 |
| Rajoni i Policisë, Himarë | 039 32344 / 039 32466 |
| Posta e Policisë, Orikum | 039 12333 |
| Posta e Policisë, Selenicë | 039 22507 |
| Posta e Policisë, Kotë | 033 2 8074 |
| Salla Operative, Delvinë | 0815 2019;08152417 (faks) |
| Salla Operative Sarandë | 0852 2350 |
| Vend Kontroll-Kalimi, Qafë Bot | 891 2131 |
| Posta e Policisë, Ksamil | 0893 2156 |

# SHTOJCA C: Lidhja 10

**AUTORITETI KOMBËTAR PËR SIGURINË DHE EMERGJENCAT NË MINIERA**

Për përballimin dhe eliminimin e rasteve emergjente në sektorin minerar, Autoriteti Kombëtar për Sigurinë dhe Emergjencat në Miniera disponon burime njerëzore dhe bazë materiale teknike, si: aparatura, mjete, pajisje e makineri, si më poshtë:

**Burimet njerëzore:** 2(dy) skuadra të Emergjencës (shpëtimi) me nga 7(shtate) veta secila

# Baza materialo - teknike

* 1. Aparaturë respiratore me oksigjen për mbrojtjen e rrugëve të frymëmarrjes.
  2. Aparaturë respiratore me ajër për mbrojtjen e rrugëve të frymëmarrjes.
  3. Aparaturë për dhënie ndihme të shpejtë me oksigjen (portative) të asfiksuarve.
  4. Aparatura të matjes së oksigjenit, gazeve helmues, gazeve mbytës dhe eksplodues që takohen apo shfaqen kryesisht në miniera.
  5. Pajisje, makineri, aparatura dhe vegla pune, duke filluar nga kazma, lopata, vare, leva, litar, sharrë, shkallë, dara prerës, jastëk ngritës, veshje kundra ujit dhe zjarrit,fikëse portative zjarri,rripa sigurimi etj.
  6. Automjet (makina ) gatishmërie, 2 copë.

# Skuadra avarishpëtuese

Për t’iu përgjigjur sa më shpejtë një rasti emergjent, sidomos në zona me më shumë aktivitet minerar, siç janë zona Bulqizë, zona e Krastës, zona e Klosit, e Tropojës; e Përrenjasit etj., janë ngritur dhe funksionojnë skuadra avarishpëtuese pranë një subjekti minerar, të cilat disponojnë forca; mjete e pajisje për t’iu përgjigjur rastit emergjent, konkretisht:

1 (një) skuadër avarishpëtuese në gatishmëri dhe 2 (dy) skuadra vullnetare në zonën minerare të Bulqizës.

1 (një) skuadër avarishpëtuese në gatishmëri dhe 2 (dy) skuadra vullnetare në zonën minerare të Krastës (Batër-Krastë-Thekën)

1 (një) skuadër avarishpëtuese vullnetare në zonën e Përrenjasit. 1 (një) skuadër avarishpëtuese vullnetare në zonën e Tropojës.

1 (një) skuadër avarishpëtuese vullnetare në zonën e Fushë-Arrëzit, Pukë. 1 (një) skuadër avarishpëtuese vullnetare në zonën Selenicë të Vlorës.

1 (një) skuadër avarishpëtuese vullnetare në zonën Spaç të Mirditës. PIKAT E KONTAKTIT

Pikat e kontaktit të institucionit tonëjanë, si më poshtë:

Tel & Fax: +355 42 357 540 / +355 42 357 539, Web: [www.rishm.gov.al](http://www.rishm.gov.al/),Cel: 068 60

42 077, *E-mail:* [*Info@rishm.gov.al*](mailto:Info@rishm.gov.al)

# SHTOJCA C: Lidhja 11

**QENDRA VULLNETARE E EMERGJENCAVE CIVILE, NIPT:L32217451P**

1. Autoambulanca 4 copë
2. Makinë fuoristradë 1 copë
3. Barrela 10 copë
4. Çadra 6 copë
5. Gjeneratorë 1 copë
6. Bombola oksigjeni 10 copë
7. Dyshekë 15 copë
8. Dyshekë me ajër 3 copë
9. Batanije 50 copë
10. Kamionë 1 copë
11. Unit stomatologu 1 copë
12. Karrige 50 copë
13. Tavolina 5 copë
14. Video projektor 1 copë
15. Uniforma vullnetarësh 150 copë 16.Uniforma kundërzjarr 10 copë 17.Çanta të ndihmës së shpejtë 20 copë
16. Autoklav 1 copë
17. Troko e madhe 1 copë
18. Troko e vogël 1 copë
19. Litar shpëtimi 2 copë
20. Rripa sigurimi lartësie 2 copë
21. Helmeta 8 copë
22. Radiomarrëse 6 copë
23. Elektrik projektor ndriçimi 3 copë
24. Çizme 15 palë
25. Doreza pune 20 palë

28.Çarçafë termikë 20 copë

1. Krevatë 30 copë
2. Pompa uji 2 copë
3. Kazma 6 copë
4. Lopata 8 copë
5. Varkë evakuimi 1 copë
6. Skaf ndërhyrjeje 1 copë
7. Manekin 1 copë
8. Printer 1 copë
9. Sharra 1 copë
10. Kuti me mjete pune 5 copë
11. Kabllo elektrik 50 metra
12. Karroca lëvizëse 4 copë
13. Forca vullnetare (të lëvizshme, sipas orareve dhe angazhimeve që kanë në punët e tyre të përditshme) 452 persona.

# SHTOJCA “D”: KOMUNIKIMI NË OPERACIONET E KËRKIM-SHPËTIMIT

Trafiku i komunikimit në rast rreziku/fatkeqësie dhe i sigurisë në ajër, det dhe tokë, përfshin të gjitha mesazhet e lidhura me ndihmën e menjëhershme të kërkuar nga persona, avionë ose anije detare që janë në rrezik/fatkeqësi. Trafiku2 i rreziqeve mund të përfshijë edhe komunikimet SAR dhe komunikimet në vend3 (skena ku ka ndodhur fatkeqësia). Thirrjet e rrezikut marrin përparësi absolute mbi të gjitha transmetimet e tjera të komunikimit. Çdo njeri që merr thirrje rreziku/fatkeqësie, menjëherë duhet të ndalojë çdo transmetim që mund të interferojë/ndikojë thirrjen dhe të dëgjojë në frekuencën e përdorur për thirrje.

Komunikimet mbi rrezikun/fatkeqësinë dhe sigurinë kërkojnë integritetin e mundshëm më të lartë të mbrojtjes nga frekuencat e dëmshme.

Objekti i komunikimit SAR është që të bëjë të mundur kryerjen e operacioneve SAR. Këto komunikime duhet të lejojnë:

Transmetimin e menjëhershëm të mesazheve për rrezikun/fatkeqësinë nga avionët, anijet duke përfshirë edhe kërkesën për ndihmën mjekësore.

Komunikimin e menjëhershëm të informacionit për rreziqet në autoritetet përgjegjëse për organizimin e kërkim-shpëtimit efektiv.

Koordinimin e operacionit me njësitë e përfshira në operacionet e kërkim –shpëtimit.

Komunikimin/ndërlidhjen midis autoriteteve kontrolluese/koordinuese dhe njësive që marrin pjesë në operacionet SAR.

# Sinjalet e emergjencës dhe të rrezikut/fatkeqësisë.

Aktualisht janë një sërë sinjalesh që mund të përdoren për të treguar rrezik ose emergjenca të tjera, të cilat janë të përcaktuara në marrëveshjet ndërkombëtare.

# Sinjalet “radioalarm” për mjetet detare.

Për radioalarmet e mjeteve detare përdoren pajisje automatike alarmi, të cilat përdoren në frekuencën 2182 kHz. Sinjalet janë alarme zanore, të cilët adresojnë vëmendjen në stacionet bregdetare për rreziqet.

Aktualisht, anijet komerciale janë të përshtatura dhe të pajisura me pajisje sipas konventave ndërkombëtare dhe përdorin frekuenca për rrezik dhe thirrje të quajtura “Thirrje Dixhitale Selektive” (*Digital Selective Calling -DCS*).

# Sinjali i rrezikut në radiotelefoni.

Sinjali i rrezikut **“*MAYDAY*”** përdoret për të treguar që një avion ose individ është i kërcënuar nga një rrezik i madh e i pashmangshëm dhe kërkon ndihmë të menjëhershme. Ai ka përparësi mbi të gjitha komunikimet e tjera. Mesazhi i rrezikut vijon me fjalën **“MAYDAY”** të folur/përsëritur tri herë.

# Sinjali i urgjencës në radiotelefoni.

2Trafiku si fjalë nënkupton trafikun e komunikimit zanor, të dhënat dhe mesazhet.

3Vendi në të cilin ndodh rreziku, fatkeqsia.

Sinjali i urgjencës **“*PAN PAN*”** përdoret për të treguar që stacioni thirrës ka një mesazh tepër urgjent për të transmetuar, duke përfshirë sigurinë e anijes, të avionit ose të personit. Ai ka përparësi mbi të gjitha komunikimet e tjera, përjashtuar fatkeqësinë/rrezikun e trafikut. Mesazhi i urgjencës vijon me fjalën **“*PAN PAN*”** të folur/përsëritur tri herë.

# Sinjali i sigurisë në radiotelefoni.

Sinjali i sigurisë **“*SECURITE*”** tregon që një stacion është gati të transmetojë një mesazh në lidhje me sigurinë e navigimit ose për të siguruar një paralajmërim të rëndësishëm për kushtet meteorologjike. Mesazhi i sigurisë vijon me fjalën **“*SECURITE*”** të folur/përsëritur tri herë.

Të gjitha stacionet që dëgjojnë një sinjal rreziku, fatkeqësie, urgjence ose sigurie nuk duhet të bëjnë asnjë lloj transmetimi që mund të interferojë/ndikojë me këto sinjale, sidhe të bëhen gati të shënojnë/kopjojnë çdo lloj mesazhi që vijon.

# Frekuencat për rrezikun/fatkeqësinë, emergjencat.

Frekuencat e shënuara në tabelën e mëposhtme janë përcaktuar si frekuenca ndërkombëtare për rreziqet dhe emergjencat.

**Frekuencat e thirrjes së *Global Maritime Distress and Safety System* për rrezikun dhe sigurinë ajrore e tokësore dhe urgjencat.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Radiotelefoni** | **DCS**  Thirrje Dixhitale Selektive |
| **2182** kHz R.tel. rrezik dhe thirrje | **2187.5** kHz DCS për rrezik dhe thirrje |
| **4125** kHz R.tel. trafik rreziku dhe siguria | **4207.5** kHz DCS trafik për rrezik |
| **4177.5** kHz trafik rreziku- telex | **4209.5** kHz paralajmërim meteorologjik dhe navigim |
| **4210** kHzInformacion shpëtimi |  |
| **6215** kHzR.tel. trafik rreziku dhe siguria | **6312.0** kHz DCS trafik për rrezik |
| **6312.5; 6313; 6313.5; 6332** kHzThirrje në DCS | |
| **6268** kHz trafik rreziku-telex | **6314** kHz Informacion për Sigurinë Detare |
| **8291** kHz R/Tel trafik rreziku- dhe siguria | **8414.5** kHz DCS trafik për rrezik |
| **8376.5 kHz** trafik rreziku- telex | |
| **8416.5** kHz Informacion mbi Sigurinë Detare | |
| **8415; 8415.5; 8416; 8436.5; 8437; 3437** kHz Thirrje në DCS | |
| **12290** R.tel. trafik rreziku- dhe siguria | **12577.0** kHzDCS trafik për rrezik |
| **12577.5; 12578; 12578.5; 12657; 12657.5; 12658** kHzThirrje në DCS | |
| **12520** kHz trafik rreziku- telex | |

|  |  |
| --- | --- |
| **12579** kHzInformacion për Sigurinë Detare | |
| **16420** kHzR.tel. trafik rreziku dhe siguria |  |
| **16804.5** kHztrafik rreziku |  |
| **16806.5** kHz Informacion për Sigurinë Detare | |
| **16695** kHz trafik rreziku- telex | |
| **16805; 16805.5; 16903; 16093.516094** kHz Thirrje në DCS | |
| **19680.5** kHz Informacion për Sigurinë Detare | **19703.5; 19704; 19704.5** kHz Thirrje në DCS |
| **22376** kHz Informacion për sigurinë | **22374.5; 22375; 22375.5; 22444;**  **22444.5; 22445** kHz Thirrje në DCS |
| **26100.5** kHzInformacion për Sigurinë Detare | **25208.5; 252095; 25209.5** kHz  Thirrje në DCS |
|  | **26121; 26121.5; 26122** kHz kHz  Thirrje në DCS |
| **VHF Kanali 16 156.8 MHz**  Rrezik, siguri dhe thirrje për shërbimin radiotelefonik dhe *mobile* të anijeve detare. | **VHF Kanali 70 / 156.525 MHz**  Thirrje rreziku dhe siguri në det |

# 2182 kHz

Frekuenca Ndërkombëtare në MF për thirrjen me zë në rast rreziku, është përcaktuar primare për komunikim nga anija-në anije, në USB (upper side band) përdoret për të vijuar komunikimin pas njoftimit fillestar të alarmit të rrezikut nga DCS në frekuencën **2187.5** kHz për “*Global Maritime Distress and Safety System*” të anijeve.

# 4125, 6215, 8291, 12290 dhe 16420 kHz.

Këto frekuenca janë autorizuar për përdorim të përbashkët nga anijet dhe stacionet bregdetare, duke përdorur frekuencat në HF për bandën e sipërme (*upper side band*) në radiotelefoni mbi baza “*simplex*” për thirrje, përgjigje dhe qëllime të sigurisë. Këto frekuenca janë frekuenca mbartëse.

# 121.5 MHz

Frekuenca ndërkombëtare aeronautike e emergjencës për avionët dhe stacioneve aeronautike është e lidhur me sigurinë dhe rregullsinë e fluturimeve duke pasur pajisje në brezin 118-136 MHz.

Anijet që kanë të implementuar/instaluar këtë kapacitet, janë të lejuara të komunikojnë në këtë frekuencë me avionin për qëllime sigurie.

# 123.1 MHz

Kjo frekuencë përdoret për komunikimin *mobile aeronautik* për stacionet tokësore.

# 156.8 MHz

Është frekuenca ndërkombëtare për rrezikun, sigurinë dhe thirrje në stacionet radiotelefomnike të shërbimeve “*mobile”* të anijeve, kur përdoren në frekuencat në brezin VHF të shërbimeve detare 156-174 MHz.

Kjo frekuencë është e kufizuar vetëm për stacionet radiobregdetare, autoritetet portuale, anijet komerciale, të peshkimit etj., të cilat përdorin kanalin 16.

# 156.3 MHz

Frekuenca e sipërshënuar (kanali 6 në VHF për mjetet detare) përdoret për koordinim në vendin/skenën e një incidenti.

# 243 MHz

Frekuenca e sipërshënuar është frekuenca ndërkombëtare e emergjencave për aviacionin ushtarak /NATO-s.

# Frekuencat për koordinim në operacionet SAR

Në Republikën e Shqipërisë, frekuencat **3023** kHz dhe **5680** kHz janë të përcaktuara për t’u përdorur për koordinim midis aktorëve pjesëmarrës në operacionet SAR.

# Radiorrjetet e komunikimit për operacionet SAR.

Radiorrjeti i komunikimit SAR organizohet nga SHPFA me strukturat e tjera të FA-ve. Radiokarakteristikat e radiorrjetit janë të përcaktuara në udhëzimet për ndërlidhje në FA.

# SHTOJCA “E”:GRUPET VULLNETARE

Qendra Vullnetare e Emergjencave Civile është një organizatë jofitimprurëse e regjistruar në Gjykatën e Tiranës, sipas legjislacionit shqiptar me numër 834, datë 14.10.2013 dhe degën e tatimeve me nipt L32217451P, me objekt: Emergjencat Civile dhe Emergjencat Shëndetësore.

Që prej vitit 2013 e deri më sot, kjo qendër ka 452 vullnetarë në Tiranë dhe Durrës.

QVEC ka marrëveshje bashkëpunimi me: Drejtorinë e Përgjithshme të Emergjencave Civile në Shqipëri, Spitalin Rajonal të Durrësit, Njësinë Administrative nr. 6 në Tiranë, Federatën Shqiptare të Çiklizmit, universitetin “Aldent” dhe Universitetin e Durrësit, si dhe partnerët italianë të *Croce Verde Fermo*, *Croce Verde Porto Sant’Elpidio*, *Croce Axurra* në *Sant’ Elpidio Mare*, në rajonin *Marche* në Itali.

Një pjesë e vullnetarëve tanë janë trajnuar në Itali në organizatat partnere, ndërsa mjetet që ne zotërojmë janë dhënë nga organizatat homologe në *Marche*.

Strukturat janë ndarë në tri shtylla kryesore:

1. Vullnetarët e emergjencave natyrore: përmbytje, zjarre, tërmete.
2. Vullnetarët në urgjencat shëndetësore.
3. Vullnetarë, kryesisht, 18-vjeçarë që paketojnë vetëm ndihma apo që merren me fushën sociale.

Për emergjencat natyrore, funksionon koordinatori i përgjithshëm dhe koordinatori për çdo fushë veprimi. Në krye të gjithë këtyre, është Drejtori Ekzekutiv dhe Bordi Drejtues. Në grupet vullnetare bëjnë pjesë edhe ish-oficerë, inxhinierë, ish-ushtarakë apo ish-mjekë.

# SHTOJCA “F”: MESAZHET OPERACIONALE

Gjatë një situate SAR në zonën e përgjegjësisë së RSH-së, mbështetur në konventat e ICAO dhe IMO, si dhe në Manualet IAMSAR përdoren dhe përshtaten në kushtet konkretet disa modele informacionesh, raportesh, fax-mesazhesh dhe planesh operacionale. Të gjitha këto forma të lajmërimit, informimit dhe aktivizimit të mjeteve dhe trupave në operacione të ndryshme SAR, zbatohen në vartësi të situatës nga personeli i RCC-së gjatë shërbimit 24-orësh, personeli i SRC-ve dhe njësitë e Kërkim- Shpëtimit SAR që veprojnë në terren. Në zbatimin e procedurave në nivel taktik, për gjatë gjithë sistemit të komandimit të incidentit, përdoren metodat dhe të gjitha modelet e dokumenteve të miratuara për menaxhimin dhe zbatimin në operacionet SAR, të miratuara në Manualin e Kërkim-Shpëtimit të FARSH.

Mesazhet operacionale për të njoftuar mbi një incident të mundshëm të ndodhur përdoren për të kryer veprime rreth një incidenti ajror, detar, tokësor dhe, në vartësi të vlerësimit të fazave të incidentit, bëhet aktivizimi i mjeteve të kërkim-shpëtimit. Kjo lloj procedure në zhvillimin e një operacioni SAR, zakonisht, kryhet nga personeli i RCC/SRC 24-orësh dhe zhvillohet në një kohë të shkurtër. Gjithashtu, njësitë e kërkim- shpëtimit zhvillojnë operacionin me mjetet e gatshme të shërbimit 24-orësh dhe nuk kërkohet zhvillimi i një operacioni të gjatë me angazhimin e forcave dhe mjeteve shtesë.

Modelet e planit operacional dhe urdhrit operacional përdoren kur situata është më e rëndë dhe kërkohet ndërhyrja e njësive SAR shtesë, të deklaruara në planin kombëtar SAR të RSH-së dhe angazhimin e forcave e mjeteve nga ministritë dhe entet e tjera shtetërore e private që kanë detyrime ligjore. Në të tilla raste, kur gjykohet e nevojshme, kërkohet asistenca nga JRCC/RCC fqinj.

# Shtojca “F”: Lidhja nr. 1

**PLANI I OPERACIONIT TË KËRKIMIT URGJENT**

**DTG-data/ora e mesazhit)**

**NGA**: (Qendra e Kombëtare e Kërkim- Shpëtimit)

**DREJTUAR**: (Të gjitha strukturat që do të kryejnë detyra për kërkim- shpëtim)

**PËRDIJENI**: (Strukturat që kanë lidhje me operacionet SAR, por që nuk janë përfshirë në operacionin e kërkimit)

# FM

*(Faza e Emergjencës, p.sh.: FATKEQËSIA, ALARMI, PAQARTËSIA); (Identifikimi i objektit të kërkimit, p.sh., tipi i mjetit XXX); (tre shkronjat e para për përshkrimin e kombësisë së objektit që kërkohet, p.sh., ALB); (një ose dy fjalë që përshkruajnë shkakun e kërkimit SAR, p.sh., nuk ka të raportuar, fundosur, braktisur, humbur, mbytur, gjetur etj., d.m.th.: probabiliteti i personave në nevojë është i lartë); (përshkrim i përgjithshëm për zonën e kërkimit, p.sh., gjiri i XX ose derdhja e XX etj.).*

A *(Referencat)*

# SITUATA:

* 1. Të përgjithshme: *(një përmbledhje e shkurtër mbi ngjarjen, pa përsëritur informacionin e shpërndarë më përpara për të gjitha adresat).*
  2. Përshkrimi: *(përshkrim për mjetin që ka humbur, p.sh., motobarkë, 15 metra, ngjyrë e zezë e pjesës së përparme, ngjyrë e bardhë e pjesës së trupit).*
  3. Persona në bord: *(numri i tyre)*
  4. Objektet e kërkimit:

Kryesor: *(Përshkrimi i objektit kryesor të kërkimit, p.sh.: 8 persona në varkën e shpëtimit të verdhë).*

Dytësor: *(Përshkrimi i objektit dytësor të kërkimit, p.sh.: të mbijetuar të mundshëm në ujë, copëza, mbetje, pajisja sinjalizuese detare 125.5 MHZ, pasqyra, tymra të verdhë, fishekzjarrë etj.).*

* 1. Parashikimi i motit në vendngjarje (data/ora) deri (data/ora): *Tavani (në feet, e mbuluar me re, p.sh., 8000 OVERCAST); shikueshmëria (në milje detare), era (drejtimi i erës në gradë/ shpejtësia e vërtetë në knots, p.sh., 190T/30KTS); gjendja e detit (drejtimi i lëvizjes së detit degreestrue/lartësia dhe njësia matëse, p.sh., 210T/3-6 FEET).*

# DETYRA:

1. *(Detyra të veçanta për një strukturë ose njësi kërkim-shpëtimi).*
2. *(Nga një nënparagraf duhet shkruar për secilën strukturë që është e përfshirë në operacionin e kërkimit).*
3. **ZONAT E KËRKIMIT** *(sipas kolonave në tabelën më poshtë)****:***

*(zona e kërkimit shënohet sipas formatit me “një shkronjë, vizë ndarëse dhe një numër”, p.sh.: A-4, C-1. Në ditën e parë të kërkimit përdorim shkronjën ``A'' e shoqëruar me numrat sipas radhës; në ditën e dytë të kërkimit përdoret shkronja “B” dhe kështu me radhë (pika në kulmet e zonës jepen me gradë dhe minuta për gjerësinë dhe gjatësinë gjeografike, p.sh.:* 40° 3’ 37" N; 19° 50’ 6" E*. Përgjithësisht, zonat e kërkimit janë në formën e një drejtkëndëshi me katër kulme të listuara sipas drejtimit orar).*

1. **KRYERJA E OPERACIONIT** *(shih kolonat më poshtë. Lartësia në feet):*

Fillimi i operacionit SAR

*(Zona e përcaktuar për kërkim do të jetë identike siç përcaktohet në paragrafin e mësipërm: (Identifikimi i strukturës SAR); (vendndodhja ose pozicioni nga ku njësia SAR do fillojë operacionin); (dy shkronja që përfaqësojnë në mënyrë të shkurtuar metodën e kërkimit. Këto metoda gjenden në pikën 5.5 të volumit të II IAMSAR); (Drejtimi sipas të cilit do të lëvizë njësia ose mjeti SAR për të filluar kërkimin sipas gjurmës së caktuar në metodën e kërkimit); (gjerësia dhe gjatësia gjeografike e pikës së fillimit të kërkimit për secilën zonë kërkimi); (lartësia e kërkimit në feet. Për mjetet detare lartësia do të jetë ajo e “sipërfaqes ujore”). Shembulli i plotësuar gjendet më poshtë:*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Zona | Struktura | Vendndodhja | Metoda | Drejtimi | Pika e  kërkimit | lartësia |
| B1 | Baza Ajrore | Farkë | QKP | 225T | 40° 3’ 37" N;  19° 50’ 6" E | 1000 |
| A2 | Flotilja Detare | Pashaliman | PARALEL | 128 | 40° 3’ 37" N;  19° 50’ 6" E |  |

# UDHËZIME PËR KOORDINIM:

1. *(Koordinatori i misionit SAR duhet të identifikohet)*
2. *(Nëse përfshihen dy ose më shumë struktura SARm koordinatori në vendngjarje duhet të përcaktohet)*
3. *(Duhet të specifikohet koha e fillimit të kërkimit)*
4. *(Hapësira e gjurmës së dëshiruar duhet të specifikohet. Shpejtësia maksimale e kërkimit për mjetet ajrore duhet të përcaktohet; për avionët rekomandohet 150 knots)*
5. *(Detyrimet, përgjegjësitë dhe udhëzimet për koordinatorin në vendngjarje duhet të specifikohen në mënyrë të qartë (shih shembullin).*
6. *(Udhëzime të tjera për koordinim, sipas nevojës)*

# KOMUNIKIMIET:

1. (*Kanale kontrolli: kryesor dhe dytësor)*

HF: (NNNN) KHZ USB (NNNN) KHZ USB

1. (*Frekuencat kryesore dhe dytësore në vendngjarje)*

HF: (NNNN) KHZ (2182) KHZ

VHF-AM: (NNN.N) MHZ (121.5) MHZ VHF-FM: CH (NN) CH (16)

UHF-AM (NNN.N) MHZ (243.0) MHZ

1. (*Frekuencat kryesore dhe dytësore ajër/tokë)*

HF: (NNNN) KHZ (NNNN) KHZ VHF-FM CH (NN) CH (NN)

1. (*Frekuencat kryesore dhe dytësore ajër/ajër)*

UHF-AM: (NNN.N) MHZ (243.0) MHZ

# REPORTIMET:

1. *(Udhëzimet për koordinatorin në vendngjarje rreth kohës së dëshiruar për të dërguar raportin e situatës).*
2. *(Udhëzimet për raportimet për secilën strukturë të përfshirë në operacionin e kërkimit).*
3. *(Udhëzimet për raportimet për secilën strukturë homologe në operacionin e kërkimit dhe raportimi në Qendrën Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit).*
4. *(shihni përmbajtjen e mesazhit “shembull****”*** *në modelin 7).*

FM

# KRYETARI I QKKSH/RCC GRADA EMERI MBIEMERI FIRMA/VULA

**PLANI I OPERACIONIT TË KËRKIMIT**

## (SHEMBULL)

URGJENT (data/ora e mesazhit) DTG-DDOOMinMinZMMMVVVV

**NGA**: QKKSH/ QBO/SHPFA/MM/ALBANIA **DREJTUAR**: RB/FD/QNOD/FAj/KM/FT **PËRDIJENI**: J3/7-SHPFA, ALBCONTROLL, DPD FM

FATKEQËSI NË ANIJEN E TRANSPORTIT “*ILIDA DOLPHIN*” (GRE), ZJARR NË BORD NË DREJTIMIN ISHULLI I KORFUZIT – SARANDË

(Referencat)

1. KOMUNIKIMI TELEFONIK ME PERSONIN NË BORDIN E ANIJES 082115Z, MAJ 16.
2. KOMUNIKIMI TELEFONIK ME KOORDINATORIN SAR NË RCC, PIREAU 082130Z MAJ 16.
3. KOMUNIKIM TELEFONIK ME PORTIN E SARANDËS 082145Z MAJ 16.

# SITUATA:

* + 1. **TË PËRGJITHSHME:** NJË PASAGJER NË ANIJEN E TRANSPORTIT TË PASAGJERËVE “*ILIDA DOLPHIN*” (GRE), E REGJISTRUAR PËR TË KRYER RRUGËKALIMIN NGA PORTI I KOFUZIT, GREQI PËR NË PORTIN E SARANDËS, KA RAPORTUAR ZJARR NË BORDIN E ANIJES NË AFËRSI TË ISHULLIT TË KORFUZIT MË DATË 082115Z MAJ 16 DHE MUND TË RREZIKOJË BRAKTISJEN NGA PASAGJERËT DHE MBYTJEN E ANIJES. OPERACIONI I KËRKIMIT GJATË NATËS SË DATËS 08 MAJ KA REZULTUAR NEGATIV NË GJETJEN E VENDNDHODHJES.
    2. **PËRSHKRIMI:**“ILIDA DOLPHIN”, TRANSPORT PASAGJERËSH, E BARDHË ME SHIRITA BLU, E GJATË 35.19 m, ME SHPEJTËSI NOMINALE 34 KN, NUMËR MAKSIMAL PASAGJERËSH 128 DHE NUMËR NORMAL EKUIPAZHI 6, E PAJISUR ME PAKETË MJEKSORE TË NDIHMËS SË SHPEJTË.

# PERSONA NË BORD: 68

* + 1. **OBJEKTET E KËRKIMIT:**

**KRYESOR:** ANIJA “ILIDA DOLPHIN”, E BARDHË ME SHIRITA BLU, E GJATË

35.19 m DHE VATËR ZJARRI OSE TYM NGA BORDI I SAJ.

**DYTËSOR:** TË MBIJETUAR TË MUNDSHËM NË UJË, VARKA TË SHPËTIMIT, TYMRA TË VERDHË OSE FISHEKZJARRE.

* + 1. **PARASHIKIMI I MOTIT NË VENDNGJARJE PËR PERIUDHËN NGA 171200Z DERI NË 172400Z:** TAVANI I REVE 8000 FEET, SHIKUESHMËRIA 8 NM, ERA 190T/30KTS, DETI 210T/3-6 FEET.

## ACTION*:*

1. BAZUAR NË REFERENCËN A, QNOD TË DËRGOJË NJË MJET DETAR PËR TË KRYER OPERACION KËRKIMI NË ZONËN B-1.
2. HELIKOPTERI “EC 145”, ME SHENJË THIRRJEJE “FARKA SAR” (PLUS *INDEKSI I PILOTIT)*, MENJËHERË TË ANGAZHOHET PËR KRYERJEN E MISIONIT TË KËRKIMIT NË ZONËN B-2, NJËKOHËSISHT, CAKTOHET ME DETYRËN E KOORDINATORIT NË VENDNGJARJE.
3. QNOD TË KONTAKTOJË ME “MRCC PIREAU” GREQI PËR MUNDËSINË E DËRGIMIT TË NJË MEJTI AJROR PËR TË KRYER OPERACIONIN E KËRKIMIT NË ZONËN B-3
   1. **ZONAT E KËRKIMIT** (sipas dy kolonave në tabelën më poshtë)**:**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Zona | PIKAT E KULMEVE TË ZONAVE | | | |
| **“B-1”** | 39° 46’ 30" N;  19° 57’ 55" E; | 39° 46’ 39.4" N;  19° 59’ 55.6" E; | 39° 50’ 18" N;  19° 59’ 40.8" E; | 39° 51’ 16” N;  19° 55’ 33”E; |
| **“B-2”** | 40° 3’ 37" N;  19° 50’ 6" E; | 40° 1’ 43" N;  19° 32’ 8" E; | 39° 42’ 15" N;  19° 59’ 00" E; |  |
| **“B-3”** |  | | | |

* 1. **KRYERJA E OPERACIONIT** (shih kolonat më poshtë. Lartësia në *feet*): FILLIMI I OPERACIONIT SAR

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Zona | Struktura | Vendndodhja | Metoda | Drejtimi | Pika e kërkimit | lartësia |
| B-1 | Flotilja | Pashaliman |  | 128 | 39° 46’ 30" N  19° 57’ 55" E | 0 |
| B-2 | Baza Ajrore | Farkë | PS | 225T | 40° 3’ 37" N  19° 50’ 6" E | 1000 |
| B-3 |  |  |  |  |  |  |

# UDHËZIME PËR KOORDINIM:

1. (MAJOR XXX YYY, ME DETYRË KOORDINATOR SAR NË QKKSH, CAKTOHET KOORDINATORI I MISIONIT SAR).
2. PILOTI ME INDEKSIN XXX NË HELIKOPTERIN ME SHENJË THIRRJEJE“SAR”, FARKË, CAKTOHET KOORDINATOR NË VENDNGJARJE.
3. KËRKIMI TË FILLOJË MË DATË 09 MAJ 16 ORA 0800.
4. HAPËSIRA E GJURMËS SË DËSHIRUAR 3 MILJE DETARE. SHPEJTËSIA MAKSIMALE E KËRKIMIT PËR MEJTET AJRORE, JO MË SHUMË SE 150 KNOTS.
5. KOORDINATORI NË VENDNGJARJE AUTORIZOHET TË MODIFIKOJË PLANIN E KËRKIMIT, SA HERË TË JETË E NEVOJSHME, BAZUAR NË SITUATËN E KRIJUAR NË VENDNGJARJE DHE PËR CDO NDRYSHIM TË MBAHET PLOTËSISHT I INFORMUAR KOORDINATORI I MISIONIT SAR. NËSE NUK MUND TË MBULOHEN NJËKOHËSISHT TË GJITHA ZONAT E KËRKIMIT, RADHA E PRIORITETI ËSHTË B-2, B-1, B-3. KUJDES T’I KUSHTOHET MBAJTJES SË LARTËSISË SË PËRCAKTUAR PËR TË GJITHA MJETET AJRORE.
6. UDHËZIME TË TJERA PËR KOORDINIM DO TË JEPEN SIPAS NEVOJËS.

# KOMUNIKIMET:

1. KANALE KONTROLLI: KRYESOR DHE DYTËSOR HF: (NNNN) KHZ USB (NNNN) KHZ USB
2. FREKUENCAT KRYESORE DHE DYTËSORE NË VENDNGJARJE HF: (NNNN) KHZ (2182) KHZ

VHF-AM: (NNN.N) MHZ (121.5) MHZ VHF-FM: CH (NN) CH (16)

UHF-AM (NNN.N) MHZ (243.0) MHZ

1. FREKUENCAT KRYESORE DHE DYTËSORE AJËR/TOKË HF: (NNNN) KHZ (NNNN) KHZ

VHF-FM CH (118.000) CH (NN)

1. Frekuencat kryesore dhe dytësore ajër/ajër. UHF-AM: (NNN.N) MHZ (243.0) MHZ

# REPORTIMET:

1. KOORDINATORI NË VENDNGJARJE DËRGON RAPORT PËR SITUATËN, SAPO TË MBRRIJË NË ZONËN E OPERACIONIT DHE MË PAS, NË ÇDO 15 MIN. NË ÇDO RAPORT DUHET TË PËRFSHIHEN KUSHTET METEOROLOGJIKE NË ZONË.
2. TË GJITHA MJETET PJESËMARRËSE NË OPERACIONIN E KËRKIMIT, TË RAPORTOJNË KUSHTET METEOROLOGJIKE TE KOORDINATORI NË VENDNGJARJE ÇDO 1 (NJË) ORË OSE SA HERË QË MOTI NDRYSHON. KOORDINATORI NË VENDNGJARJE MBLEDH TË GJITHA TË DHËNAT E MOTIT DHE SELEKTON ATO, DUKE I KRAHASUAR ME ATË QË VËZHGON

NË TERREN PËRPARA SE T’I DËRGOJË TE KOORDINATORI I MISIONIT SAR. TË RAPORTOHET MENJËHERË GJITHÇKA QË ZBULOHET NË VENDNGJARJE.

1. MJETET AJRORE TË QENDRAVE “SAR” TË VENDEVE PARTNERE E NJOFTOJNË KOORDINATORIN E MISIONIT SAR NË MOMENTIN KUR KËTO MJETE NGRIHEN NGA AEROPORTET E TYRE. KOORDINATORI I MISIONIT SAR NJOFTOHET, SA MË SHPEJT TË JETË E MUNDUR, EDHE NË RASTET KUR NJË MJET DO TË VONOHET PËR NGRITJE MË SHUMË SE 15 MIN MINUTA.
2. NË PËRFUNDIM TË OPERACIONEVE SAR, STRUKTURAT E KËRKIMIT RAPORTOJNË TE KOORDINATORI I MISIONIT SAR, NËPËRMJET MESAZHEVE, NUMRIN E FLUTURIMEVE, KOHËN E MBRRITJES DHE TË LARGIMIT NGA ZONA E KËRKIMIT, ORËT E FLUTURIMIT, ORËT E KËRKIMIT, ZONËN E KËRKUAR (SIPËRFAQEN NË MIJLJE DETARE NË KATROR), GJURMËN E HAPSIRËS AKTUALE QË PO KËRKOJNË, LARTËSINË E MOMENTIT NË ZONËN E KËRKIMIT, PIKAT E KULMEVE TË ZONËS SË KËRKIMIT (NËSE NDRYSHOJNË NGA ZONA E PARACAKTUAR), ÇDO NDRYSHIM TË ZONËS SË PËRCAKTUAR PËR KËRKIM DHE ÇDO GABIM NË DREJTIM TË MJETEVE NAVIGUESE. KËTO RAPORTE TË DËRGOHEN SA MË SHPEJT DHE ME MJETET MË TË MUNDSHME.

# KRYETARI I QKKSH/RCC GRADA EMERI MBIEMERI FIRMA/VULA

**Shtojca “F” - Lidhja nr. 2**

**PJESA I:**

**RAPORTIM I OPERACIONIT SAR TITULLI (IDENTIFIKIMI I OPERACIONIT SAR)**

DETAJET E OBJEKTIT TË KËRKUAR (pajisjet në bord, vendndodhja e incidentit, rrugëkalimi i planifikuar i mjetit dhe oraret e parashikuara, lloji i emergjencës dhe gjendja e motit, etj.)

# PJESA II:

DETAJET E OPERACIONIT SAR

1. VEPRIMET E QENDRËS SË KORDINIM-SHPËTIMIT
   1. Informacion i shkurtër i veprimeve fillestare.
   2. Kapacitetet SAR të angazhuara dhe koha e përgjigjes së tyre.
   3. Supozimet bazë në lidhje me objektin e kërkuar.
2. OPERACIONI I KËRKIMIT
   1. Plani bazë për kërkimin.
   2. Shpjegime për ndryshimet e planit të kërkimit.
   3. Përmbledhje e shkurtër për aktivitetet e secilës ditë përfshirë zonat e kërkuara, kapacitetet SAR të përdorura dhe gjendja e përgjithshme e motit.
   4. Nëse objekti që u kërkua është gjetur, një shpjegim i plotë se cilat lloje kapacitetesh SAR do të përdoren, ku ndodhet personi që e zbuloi objektin dhe nëse ka trajnimin e duhur për këtë qëllim, lartësinë ose distancën nga objekti i gjetur, fazën e fluturimit, orën e gjetjes, kushtet e kërkimit, detajet e pajisjes së sinjalizimit të fatkeqësisë, etj.
   5. Nëse objekti nuk është gjetur, një përmbledhje e përgjithshme për të treguar shkaqet/ arsyet.
3. OPERACIONET E SHPËTIMIT
   1. Gjendja e të mbijetuarve.
   2. Kapacitetet SAR të përdorura.
   3. Detaje të evakuimit.
   4. Probleme të hasura (nëse ka).

**PJESA III:** PËRFUNDIMI I MISIONIT/NDËRPRERJA, SHTYRJA PËR NJË AFAT TJETËR

1. VENDNDODHJA E OBJEKTIT TË KËRKUAR (data/ora, vendndodhja, të mbijetuar, të shpëtuar, persona që kanë humbur jetën, të humbur, etj.)
2. NDËRPRERJA E KËRKIMIT (autoriteti që e ndërpret kërkimin, të mbijetuar, të humbur, persona që kanë humbur jetën, etj.)

**PJESA IV:** PËRFUNDIME/REKOMANDIME

1. Përfundimet e Koordinatorit të Misionit SAR
2. Rekomandimet e Koordinatorit të Misionit SAR (mund të përfshihen rekomandime për departamentet e qeverisë, agjencitë dhe kompanitë private, etj., për të parandaluar ndodhjen e incidenteve të njëjta në të ardhmen.)
3. Shënime të Shefit të Qendrës së Koordinim-Shpëtimit.
4. Shënime të Koordinatorit SAR.

# KRYETARI I QKKSH/RCC GRADA EMRI MBIEMRI

FIRMA/VULA

# BASHKËLIDHUR

1. Raportet e motit.
2. Raportet e kërkimeve.
3. Hartat SAR.
4. Përdorimi i njësive SAR (orët e fluturimit/lundrimit/kërkimit).
5. Lista e objekteve të rikuperuar.
6. Fotografi/imazhe etj. (nëse aplikohen).

# LISTA E SHPËRNDARJES

Shtabit të Përgjithshëm Strukturave SAR Koordinatorëve të misionit SAR Menaxherëve SAR Koordinatorëve SAR

AAC, DPD

Autoriteteve Ndërkombëtare

# Shtojca “F” - Lidhja nr. 3

**KËRKESË KUR NJË MJET AJROR SUPOZOHET I AKSIDENTUAR (CIVIL / USHTARAK)**

Të gjitha institucionet të informojnë vazhdimisht për mjetin ajror të humbur ditën/datën/orën/në

zonën Emërtimi

Tipi Ngjyra Persona në bord /PoB Ngritur nga në orën Drejtuar për në orën Kontakti i fundit me

Pozicioni i fundit i raportuar

# ( Koordinatori SAR/Autoriteti i Aviacionit Civil )

**Shtojca “F” - Lidhja nr. 4**

**MESAZH-FAKS**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **MESAZH-FAKS** | | | | | | |
| Dërgues: Koordinatori i Kërkim-Shpëtimit në RSH | | | Data / /  Ora | | Për angazhim në operacion kërkim-shpëtimi | |
| Marrësi: Komandanti i Repartit  Për dijeni: Dr. e Operacioneve dhe Stërvitjes në SHP Prioriteti: **URGJENT** | | | | | Shkalla e sekretit | I paklasifikuar |
| Angazhim në operacion kërkim-shpëtimi | | | | | Mesazh nr. |  |
| Me urdhër të Koordinatorit Kombëtar të Kërkim-Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë, Gjeneralmajor , Komandanti i Rep. Ushtarak nr. , të dërgojë në zonën me koordinata: **A**-(xx◦ yy’ zz’’N; xx◦ yy’ zz’’E), **B**-(xx◦ yy’ zz’’N; oxx◦ yy’ zz’’E), **C**-(xx◦ yy’ zz’’N; oxx◦ yy’ zz’’E), **D**-(xx◦ yy’ zz’’N; oxx◦ yy’ zz’’E) mjetin (tipin)/forcat/ajrore/detare/tokësore, të pajisur me mjetet e nevojshme për kërkimin dhe shpëtimin e personit/ave të humbur, mjetin, ekuipazhin, të aksidentuar ose në rrezik për jetën, pas incidentit/përmbytjes/humbjes/ të ndodhur në këtë rajon (emri i rajonit).  Metoda e kërkimit: Itinerari i lëvizjes:  POC në QKKSH: Koordinatori SAR tel. .cel.  Komunikimi me QKKSH gjatë gjithë kohës së operacionit do të mbahet me telefon dhe radio në frekuencën:  PoC në vendngjarje: Z. \_ tel. cel.  Koordinator në vendngjarje: | | | | | | |
| Sasia e faqeve ... | Ref.: Ligji nr. 10435, dt 23.06.2011 “Për SAR”, VKM nr. 742, datë 16. 10.2012 “Për  QKKSH; VKM nr. 965, dt. 16.12.2015;  Urdhri operacional nr. Dt. / /2016 | | | | Kolonel : Kryetari i QKKSH | |
| Koha e marrjes  së mesazhit | | Koha e transmetimit  të mesazhit | | | Gjeneralmajor  Koordinatori Kombëtar i Kërkim- Shpëtimit në RSH | |
| Data | Koha | Data | | Koha |
|  |  | ..................... | | ....................... |

**Shtojca “F” - Lidhja nr. 5**

**PËRMBLEDHJA PËRFUNDIMTARE E AKTIVITETIT SAR REF:** ORDER No. Date 2016

Data / /2016/ enti/personi kërkues Qëllimi i misionit SAR Njësitë e angazhuara Mjetet e përdorura Ora e kërkesës/lajm: : Zulu / ora e fillimit operacionit: fillimi : Zulu/ përfundimi i misionit : Zulu

Gjithsej orë fluturimi/lundrimi/marshimi orë min/dalja Persona të shpëtuar Të dhëna personale /mosha: /kombësia Diagnoza / organi

1. Shoqëruesit / ndihmësit / ekipi mjekësor Njësia e sipërfaqes së përdorur
2. Baza e ngritjes e mjetit të përdorur ad.
3. Vendi i ngarkimit (shoq. – ndihmuesit – ekipi mjekësor)
4. Vendi i ngarkimit (lagjes) (pacientit, të sëmurit, traumatizuarit)
5. Vendi/gjendja/ zona e ndërhyrjes
6. Vendi i zbarkimit (shoqërues, ndihmues, ekip mjekësor)
7. Vendi i zbarkimit (pacientit, të sëmurit, traumatizuarit)
8. Vendi i shtrimit:
9. Baza e uljes së mjetit të përdorur ad:
10. Kushtet e motit në zonën e veprimeve
11. Përfundimi i misionit: pozitiv / negativ
12. Vështirësi / ndryshme
13. Probleme dhe rekomandime për të ardhmen e ops SAR

# KRYETARI I QKKSH/RCC GRADA EMRI MBIEMERI

FIRMA/VULA

# Shtojca “G”

**UDHËZIME KOORDINUESE**

1. Kjo shtojcë përshkruan udhëzimet koordinuese në lidhje me organizimin e njësive, mjetet dhe personelin e SAR-it, që do të jepen për të marrë pjesë në një mision SAR, sipas rastit.
2. Këto udhëzime përcaktojnë rolin e çdo shërbimi për konfrontimin e incidenteve SAR që mund të lindin në zonën e përgjegjësisë së Republikës së Shqipërisë (Toka, Ajri dhe Deti). Shërbimet, që do të thirren për të marrë pjesë në incident, kërkohet të njihen me veprimet që do të ndërmerren nga shërbimet e tjera të përfshira, në mënyrë që të shmangen ndërhyrjet e ndërsjella dhe lëvizjet e panevojshme, si dhe të arrihet koordinimi më i shpejtë. Është theksuar se QKKSH mund të ndryshojë shërbimet që marrin pjesë dhe mënyrën e ekzekutimit të veprimit nëse konsiderohet e nevojshme.
3. Theksohet se:
   1. Në rast të një incidenti brenda zonës së aeroportit, koordinimi dhe kontrolli operacional i incidentit ndërmerren nga autoritetet e aeroportit, të cilat mund të kërkojnë ndihmën e QKKSH, nëse konsiderohet e nevojshme.
   2. Në rast të një incidenti jashtë zonës së aeroportit deri në një distancë prej 5 km nga qendra e pistës, koordinimi dhe kontrolli operacional i incidentit kryhet nga QKKSH, ndërsa autoritetet e aeroportit mund të kontribuojnë për të mbështetur me personat e tyre të vënë në dispozicion.
   3. Në rast të një incidenti brenda aeroporteve dhe objekteve ushtarake, koordinimi dhe kontrolli operacional i incidentit kryhet nga QKAKSH. Në të gjitha fushat e tjera të koordinimi dhe kontrolli operacional ndërmerret nga QKKSH.
4. Incidentet e mundshme kryesore të SAR në mjedisin operativ të Republikës së Shqipërisë kryesisht kanë të bëjnë me rastet e mëposhtme:

# Shtojca “G” - Lidhja nr. 1

**INCIDENTE NË DET TË HAPUR**

1. Kjo ka të bëjë me çdo incident aeronautik ose detar, si dhe çdo incident që ndodh në çdo platformë artificiale të shpimit ose instalimet e minierave të hidrokarbureve që ndodh në një distancë më të madhe se gjashtë (6) milje detare nga bregu.
2. Në këtë rast, për shkak të rëndësisë së kohës së reagimit, reagimi i parë vjen nga mjetet fluturuese, si dhe mjetet parësore detare të Rojës Bregdetare.
3. Ministria e Shëndetësisë siguron kujdesin ndaj të dëmtuarve në spitalet shtetërore.
4. Në varësi të shtrirjes së incidentit, mjetet dytësore mund të përdoren për të mbështetur operacionin.
5. Në rast se incidenti përfshin shpëtimin e Refugjatëve dhe / ose Migrantëve Ekonomikë, atëherë operacioni karakterizohet si "Operacion i Kombinuar i SAR" në të cilin do të ekzekutohen:
6. Para akomodimit të personave në ankth në mjetet e shpëtimit bëhet një kontroll i plotë i trupit nga ekipet e trajnuara për këtë qëllim.
7. Udhëzimet e koordinimit shpallen (në anglisht dhe arabisht) nga altoparlantët për koordinim dhe për të shmangur çdo sjellje paniku dhe rrezikun e përmbysjes së anijes.
8. Kontroll i vazhdueshëm i varkës në vështirësi nga ana e oficerëve të sigurisë për të ruajtur rendin dhe për të siguruar prioritetet e akomodimit, nëse kushtet e lejojnë këtë.
9. Shërbimet / operatorët e përfshirë duhet të përgatisin një memorandum të detajuar të aktiviteteve, në mënyrë që të ketë përgatitjen dhe standardizimin e nevojshëm gjatë kryerjes së një operacioni SAR.

# Incidente SAR në afërsi të vijës bregdetare

1. Këto janë incidente aeronautike ose detare që ndodhin në një distancë deri në gjashtë

(6) milje detare nga bregu.

1. Reagimi i parë ndaj këtyre incidenteve vjen nga mjetet me shpejtësi të madhe të Policisë Kufitare. Sipas progresit të incidentit dhe shtrirjes së operacionit SAR do të përfshihen dhe anijet e Rojës Bregdetare dhe helikopterët SAR.
2. Në veçanti gjatë muajve të verës duhet të merren të gjitha masat për të gjetur personat e humbur gjatë notimit nga ekipet e shpëtimit dhe policia në zonë.
3. Nëse incidenti ka të bëjë me shpëtimin e Refugjatëve dhe / ose Migrantëve Ekonomikë, atëherë operacioni karakterizohet si "Operacion i Kombinuar i SAR" në të cilin do të ekzekutohen:
4. Para akomodimit të personave në ankth në mjetet e shpëtimit bëhet një kontroll i plotë i trupit nga ekipet e trajnuara.
5. Udhëzimet e koordinimit shpallen (në anglisht dhe shqip) nga altoparlantët për koordinim dhe për të shmangur çdo sjellje paniku - rrezikun e përmbysjes së anijes.

# Shtojca “G” - Lidhja nr. 2

**INCIDENTI AERONAUTIK NË AFËRSI TË AEROPORTIT**

* 1. Çdo aksident avioni që ndodh brenda një rrezeje prej 5 km nga qendra e pistës. Ajo ka të bëjë edhe me Aeroportin e Rinasit, e Kukësit dhe Vlorës.
  2. Në këtë kategori përfshihen:
     1. Incidentet brenda zonës së rrethuar të aeroportit.
     2. Incidentet jashtë zonës së rrethuar, por brenda km nga qendra e pistës.
  3. Incidentet e lartpërmendura mund të ndodhin në tokë, në det ose në ujërat e brendshme, ku nevojitet një operacion i SAR-it, personeli i trajnuar dhe pajisjet, si dhe procedurat e specializuara. Theksohet se mjedisi në ujërat e brendshme është krejtësisht i ndryshëm në periudhën e dimrit në krahasim me verën.
  4. Lidhur me kategorinë (a) të paragrafit 2, që ka të bëjë me operacionet brenda zonës së rrethuar të aeroportit, përgjegjësia për koordinimin dhe menaxhimin e operacioneve të shpëtimit bie tek autoritetet e aeroportit të çdo aeroporti, që kërkon ndihmën e QKKSH , nëse konsiderohet e nevojshme.
  5. Lidhur me kategorinë (b) në paragrafin 2, në distancë deri në 5 km nga qendra e pistës së uljes, autoriteti përgjegjës për koordinimin është QKKSH, ndërsa aeroporti kontribuon me personelin e tij dhe mjetet e tij në dispozicion. Në çdo incident, përfaqësuesit e shërbimeve të përfshira duhet të jenë të pranishëm në të dy qendrat (QKKSH / Dhoma e Operacionit dhe Qendra e Krizave në aeroport) pasi të informohen, varësisht nga natyra e incidentit.

# Shtojca “G” - Lidhja nr. 3

**AKSIDENTET AJRORE NË UJËRAT E BRENDSHME (LIQENET DHE DIGAT)**

1. Përfshin çdo aksident (ajror ose detar) që ndodh në ujërat e brendshme të Republikës së Shqipërisë.
2. QKKSH është përgjegjëse në rast të aksidenteve të aviacionit, ndërsa në të gjitha incidentet e tjera që ndodhin në ujërat e brendshme QKKSH merr përsipër vetëm një rol mbështetës, ndërsa koordinimi i operacionit supozohet, rast pas rasti, nga Shërbimi Policor dhe Zjarrfikës .
3. Përgjigjja e parë në incidente të tilla do të jetë nga helikopterët e FAj, Njësitë Speciale të Reagimit ndaj Fatkeqësive, ekipet e shpëtimit të Njësisë së Trajtimit të Katastrofave. Ekipet e shpëtimit të mbrojtjes civile mund të marrin pjesë në një operacion kërkimi dhe shpëtimi në brigjet e digës së ujit, në bashkëpunim me forcat e mësipërme, si njësi e dytë.

# Shtojca “G” - Lidhja nr. 4

**OPERACIONET SAR NË ZONAT MALORE**

1. Kjo ka të bëjë me çdo aksident të aviacionit që ndodh në një zonë tokësore, e cila nuk mund të arrihet lehtësisht për shkak të veçorive të mjedisit natyror dhe morfologjisë së tokës. Pra, të gjitha shërbimet e përfshira kërkohet të planifikojnë një mision të detajuar, në mënyrë që të arrihet një koordinim optimal.
2. QKKSH është përgjegjëse për aksidentet e aviacionit, ndërsa në të gjitha incidentet e tjera që ndodhin në zonat e paarritshme, QKKSH merr përsipër vetëm një rol ndihmës, në interes të forcave operacionale që angazhohen.
3. Përgjigjja e parë ndaj incidenteve të tilla do të jetë nga helikopterët e FAj, ekipet e shpëtimit të Njësisë për Trajtimin e Katastrofave të Veçanta dhe Mbrojtjes Civile, të cilat duhet të sigurojnë asetet parësore si personelin e tyre.

# Shtojca “H”

**OPERACIONET MASIVE TË SHPËTIMIT**

Një operacion i shpëtimit masiv (MRO) nënkupton nevojën për ndihmë të menjëhershme për një numër të madh personash në vështirësi dhe që mundësitë në dispozicion të autoriteteve të SAR janë të pamjaftueshme.

MRO ndodhin më rrallë se operacionet e zakonshme të shpëtimit por kanë pasoja të mëdha. Përmbytja, tërmetet, terrorizmi, avionët e mëdhenj të pasagjerëve ose fatkeqësitë e anijeve janë shembuj të skenarëve, që mund të përfshijnë nevojën për MRO. Burimet dhe përgatitjet serioze janë të domosdoshme për të kryer me sukses MRO-të.

Incidente të tilla mund të përfshijnë qindra ose mijëra njerëz në gjendje të vështirë në mjedise të largëta dhe të vështira. Për shembull, përplasja e një anijeje të madhe me pasagjerë mund të kërkonte shpëtimin e mijëra pasagjerëve dhe ekuipazhit në kushte të këqija të motit dhe detit, ku shumë nga të mbijetuarit do kishin pak aftësi për të ndihmuar veten. Përgatitja për të realizuar një përgjigje të madhe dhe të shpejtë do të ishte kritike për të parandaluar humbjen në shkallë të gjerë të jetës.

Planet dhe stërvitjet e MRO-së janë sfiduese dhe relativisht komplekse. Marrëveshjet efektive për përdorimin e burimeve kombëtare dhe shpesh ndërkombëtare jashtë atyre që zakonisht përdoren për SAR janë thelbësore. Përgatitjet kërkojnë angazhime dhe partneritete thelbësore midis autoriteteve të SAR-it, autoriteteve mbështetëse të SAR, kompanive të transportit, burimeve ushtarake dhe komerciale etj.

MRO-të shpesh duhet të kryhen dhe të koordinohen brenda një konteksti të reagimit ndaj emergjencave, të cilat mund të përfshijnë zvogëlimin e rreziqeve, kontrollin e dëmeve dhe operacionet e rikuperimit, kontrollin e ndotjes, menaxhimin kompleks të trafikut, logjistikën në shkallë të gjerë, funksionet mjekësore, vëmendje të madhe publike dhe politike, etj. Përpjekjet shpesh duhet të fillojnë menjëherë në një nivel intensiv dhe të jenë të vazhdueshme për ditë ose javë.

Autoritetet e SAR duhet të bashkërendojnë planet e MRO me kompanitë që operojnë avionë dhe anije të dizajnuara për të transportuar një numër të madh personash. Kompanitë e tilla duhet të marrin pjesë në përgatitjet për të parandaluar MRO-të dhe për të ndihmuar në arritjen e suksesit nëse ato angazhohen.

Raportet e medias mund të kenë më shumë rëndësi sesa shërbimet e SAR-it për ndërgjegjësimin e opinionit publik për MRO-të. Nuk duhet të ketë vonesa të pajustifikuara në dhënien e informacionit në media. Informacioni duhet të jetë në dispozicion dhe të shkëmbehet lirisht midis ofruesve të shërbimeve të emergjencave dhe transportit, kompanisë ajrore ose kompanive të tjera primare të përfshira.

Meqenëse mundësitë për të trajtuar incidentet që përfshijnë shpëtime masive janë të rralla dhe sfiduese, ushtrimi për planëzimin e MRO-ve është veçanërisht i rëndësishëm.

# SHTOJCA “I”

**KOMANDIM-KONTROLLI**

**Funksionimi i Linjës së Komandimit dhe Kontrollit**

Në zbatim të ligjit nr.10 435, datë 23.6.2011 “Për shërbimin e kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë, kreu II, Organizimi, Struktura, Përgjegjësitë dhe Detyrat Kryesore të Shërbimit të Kërkim-Shpëtimit, neni 4, Organizimi i Shërbimit të Kërkim- Shpëtimit, përcaktohet qartë linja e komandim-kontrollit për operacionet e kërkim- shpëtimit në nivel kombëtar dhe konkretisht:

1. Shërbimi i kërkim-shpëtimit organizohet në nivel kombëtar.
2. Shefi i Shtabit të Përgjithshëm të Forcave të Armatosura caktohet Koordinatori Kombëtar i Kërkimit dhe Shpëtimit (KKKSH) në Republikën e Shqipërisë. KKKSH-ja drejton operacionet e kërkim-shpëtimit nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Kërkim- Shpëtimit.

Linja e komandimit dhe e kontrollit në Shërbimin e Kërkim-Shpëtimit sipas VKM nr.742, datë 16.10.2017 “Për organizimin edhe funksionimin e QKKSH”, kreu IV, përcaktohet si më poshtë.

1. QKKSH-ja koordinon në nivelin më të lartë kombëtar operacionet e kërkim-shpëtimit në hapësirën tokësore, detare e në ujërat e brendshme të Republikës së Shqipërisë.
2. QKKSH-ja e ushtron aktivitetin e saj operacional nëpërmjet këtyre strukturave vartëse:
   1. Qendrës Kombëtare Ajrore të Kërkim-Shpëtimit (QKAKSH).
   2. Qendrës Kombëtare Detare të Kërkim-Shpëtimit (QKDKSH).
   3. Strukturave të tjera të vendosura në vartësi operacionale sipas Planit Kombëtar të Kërkim-Shpëtimit.
3. QKKSH-ja për nevoja të punës së saj, kur autorizohet nga shefi i Shtabit të Përgjithshëm të Forcave të Armatosura të Republikës së Shqipërisë, shfrytëzon edhe kapacitetet e Qendrës së Bashkuar Operacionale.

Sistemi i Komandimit të Incidentit (ICS) është mjeti i menaxhimit të përdorur ndërkombëtarisht për menaxhimin e çdo ngjarjeje urgjente SAR. Ai përbëhet nga procedurat për organizimin e personelit, objekteve, pajisjeve dhe komunikimit në vendin e emergjencës. ICS është një koncept shumë fleksibël për menaxhimin e ngjarjeve emergjente që përfshijnë juridiksione të shumëfishta dhe agjenci të shumëfishta, që kanë detyrime legjislative por dhe detyrime në këtë plan kombëtar SAR.

## Sistemi i Menaxhimit të Incidentit është mekanizëm i komandimit dhe kontrollit në shërbimin SAR, mbështetur në parimet e Sistemit të Komandës së Incidentit.

Zyrtari më i lartë i shërbimit, Koordinatori SAR, në detyrë pas marrjes së informacionit mbi një incident SAR, do të zbatojë planin SAR (gjithashtu zbatohen procedurat e lajmërimit të strukturave sipas linjës së komandim-kontrollit). Pas aktivizimit të operacioneve SAR, Koordinatori i misionit SAR/menaxheri i incidentit SAR mban përgjegjësi për mbikëqyrjen dhe koordinimin e operacioneve SAR në vendin e incidentit.

Menaxheri i Incidentit do të kryesojë Postën e Menaxhimit të Incidentit (PMI). Menaxheri i incidentit e menaxhon ngjarjen në përputhje me parimet e komandim- kontrollit dhe përcjell informacionin mbi statusin e ngjarjes dhe nevojat në përgjigje të incidentit SAR tek QKKSH/RCC.

Udhëheqësi i caktuar i ekipit të SAR mbikëqyr punën e ekipit SAR në terren dhe i raporton Menaxherit të Incidentit.

# Komandim-Kontrolli dhe përgjegjësitë e planëzimit të kërkim-shpëtimit

Sipas dispozitave të ICAO, aneksi 12, përgjegjësia për një avion në rrezik brenda një FIR qëndron mbi autoritetin kombëtar përgjegjës për rajonin. Këto përgjegjësi kombëtare kalojnë përmes ARCC përkatëse. QKKSH/RCC, këto përgjegjësi kombëtare, i shkarkon tek ARCC ajrore, e cila do të fillojë veprimin SAR sipas nevojës për të gjitha kërkesat për ndihmë rreziku aeronautik.

Sipas dispozitave të IMO, përgjegjësia për një SRR detare qëndron në autoritetin kombëtar përgjegjës për rajonin. Këto përgjegjësi kombëtare shkarkohen me anë të RCC-së së duhur tek MRCC detare. RCC-ja detare në fjalë do të fillojë veprimin SAR sipas nevojës, për të gjitha kërkesat për ndihmë në rast fatkeqësish detare.

Çdo komandë apo institucion, që ka dijeni për transmetimin e një mesazhi fatkeqësie nga një prej njësive të saj, nëse është apo jo një mesazh i vërtetë, duhet të informojë menjëherë QKKSH/RCC për ta mbajtur atë të informuar për zhvillimet, në mënyrë që të parandalojë një operacion të parakohshëm SAR .

Të gjitha njësitë SAR do të veprojnë sipas udhëzimeve të RCC ose komanda merret në përputhje me planin e operacionit të zhvilluar nga RCC e të drejtuar nga OSC.

# Kontrolli Operacional Kontrolli i njësive

Kontrolli operacional i të gjitha njësive të angazhuara për operacionet SAR do të ushtrohet nga QKKSH/RCC, drejtpërdrejt ose me anë të delegimit. RCC, OSC ose komandantët e forcave/njësive të tjera, në mënyrë që të kryejnë detyrën, duhet:

1. të kenë njohuri të plotë të të gjitha mjeteve në dispozicion të tyre;
2. të marrin raporte të menjëhershme në lidhje me incidentin.
3. të përcaktojnë llojet e pajisjeve për të punësuar.
4. të mbahen të informuar për progresin e të gjitha përpjekjeve të shpëtimit.

Kontrolli operacional i një force jo të integruar do të mbetet me komandantin e forcës jo të integruar, nëse nuk transferohet formalisht në RCC ose OSC.

Atje ku është e mundur koordinimi duhet të bëhet nëpërmjet oficerëve ndërlidhës.

# Komandanti në Skenën e Operacionit (OSC)

Zakonisht, një OSC përcaktohet nga QKKSH/RCC në rolin e tij si Koordinator Misioni SAR (SMC), i cili administron operacionet SAR në vendin e ngjarjes. OSC zakonisht është personi më i mirë i kualifikuar ose njësia më e aftë në mesin e atyre në dispozicion për misionin SAR.

OSC dhe ACO kanë autoritetin e plotë operacional nga SMC-ja dhe së bashku të koordinojnë të gjitha shërbimet SAR në skenë. Agjencia eprore ruan kontrollin operacional të një mjeti gjatë rrugës për në/dhe nga skena e operacionit. Në qoftë se një agjenci tërheq një strukturë nga një mision, ajo duhet të këshillojë SMC sa më shpejt të jetë e mundur, për të lejuar zëvendësime të përshtatshme, për t'u dërguar e kështu për të ruajtur burimet e duhura në-skenë.

1. ICS mundëson:

* standardizimin e sistemeve të menaxhimit ndërmjet agjencive dhe organizatave;
* menaxhimin në situatat emergjente të thjeshta dhe komplekse;
* burimet hyrëse për t'u përshtatur në sistemin e përgjithshëm të reagimit ndaj emergjencave;
* një hapësirë e kontrollueshme të menaxhueshme; dhe
* linja të qarta të autoritetit.

1. SAR është shpesh një komponent i përgjigjes emergjente. Kur zbatohet ICS, objektet e SAR mund të kryejnë operacione të njëkohshme nën menaxhimin e ICS.

ICS nuk merr kontrollin ose autoritetin larg shërbimit SAR. Përkundrazi, SMC, OSC ose dikush i caktuar nga SMC shërben si "përfaqësues i agjencisë" për të bashkërenduar përgjigjen e SAR-it me një "komandant të incidentit", i cili është i njohur nga një plan i zbatueshëm i reagimit emergjent si përgjegjësi e përgjithshme për veprimet në skenë .

1. RCC dhe RSC duhet të jenë të vetëdijshëm për konceptet e përgjithshme të ICS-së ku zbatohet. Përgjigja emergjente e shtetit, reagimi ndaj katastrofave ose agjenci të tjera të ngjashme që përdorin ICS-në janë burime të mundshme të udhëzimit.

Informacion shtesë mbi menaxhimin e incidenteve në ICS është dhënë në kreun 6 në lidhje me operacionet e shpëtimit masiv.

# PËRKUFIZIMET E KOMANDIMIT DHE KONTROLLIT

Në mënyrë që të gjitha shërbimet pjesëmarrëse të jenë të njohura në çdo moment, me kë, kur dhe në çfarë mënyre ata kanë komandën për vendimmarrje dhe lëshimin e urdhrave për tërë operacionin dhe / ose incidentet individuale që rezultojnë gjatë zbatimit të Planit Kombëtar SAR, është e domosdoshme që të ekzistojë një koncept i vetëm i komandimit dhe kontrollit.

# Vartësia

Kjo vendos marrëdhënien komanduese/drejtuese ndërmjet një strukture vartëse/vartësi dhe strukture eprore/eprorit të tij, qoftë i përhershëm ose i përkohshëm ose midis dy

strukturave. Vartësia urdhërohet nga një strukturë superiore (e lartë), e cila ka të drejtë të krijojë një marrëdhënie të tillë. Termi duhet të përcaktohet gjithmonë nga një formë marrëdhënieje siç përcaktohet më poshtë:

# Komanda e përgjithshme

Autoriteti dhe përgjegjësia e një shefi / komandanti për të nxjerrë urdhra, për të caktuar projekte dhe për të operuar, koordinuar dhe inspektuar njësitë vartëse në përgjithësi. Ajo mbulon çdo aspekt të operacioneve, administratës dhe logjistikës, brenda fushës së misionit të komandantit që ushtron komandën e përgjithshme.

# Komanda Operacionale

Është pushteti i një shefi/komandanti për të urdhëruar misione dhe projekte për shërbimet e tij vartëse/ekzistuese, për të caktuar forcat dhe për të ruajtur ose caktuar/transferuar kontrollin operacional, komandën taktike ose kontrollin e këtyre forcave te të tjerët. Ajo nuk përfshin autoritetin dhe përgjegjësinë për të trajtuar çështjet administrative, të cilat mbeten me komandantin, i cili ushtron komandën administrative.

# Kontroll Operacional (Opcon)

Është autoriteti i transferuar një shefi/komandanti për të operuar forcat që janë vënë në dispozicion të tij për përmbushjen e misioneve ose detyrave të caktuara, të cilat zakonisht janë të kufizuara në lidhje me kohën, vendin dhe operacionin, si dhepër të dislokuar këto forca e për të ruajtur, caktuar ose transferuar Komandën Taktike ose Kontrollin. Nuk përfshin fuqinë për të caktuar detyra të reja për forcat jashtë misionit të caktuar dhe nuk përfshin pushtetin e kontrollit administrativ ose mbështetjen logjistike.

# Komanda Administrative

Është autoriteti i një shefi/komandanti mbi njësitë vartëse/ekzistuese për çështje administrative, siç janë çështjet e personelit, trajnimi, mbështetja e logjistikës, përgatitja për operacione dhe gatishmëria. Kjo është forma e përhershme e komandimit në strukturën administrative dhe vazhdon të jetë në fuqi edhe nëse disa njësi janë integruar në një strukturë operacionale specifike për të përmbushur një mision tjetër.

# Kontrolli Administrativ

Është autoriteti i transferuar një shefi/komandanti për të ushtruar disa detyra administrative ose mbështetje specifike logjistike. Në thelb kjo është një formë e kufizuar e "Komandës Administrative". Një formë e zakonshme e saj është mbështetja e personelit të një njësie të vendosur së bashku me një tjetër në lidhje me instalimin, sigurimin, akomodimin, pagat dhe çështje të tjera të një natyre administrative.

# Komanda Taktike

Është autoriteti i caktuar një Shefi/Komandanti për të caktuar detyra ose projekte individuale për forcat nën të, për të përfunduar misionin që i është caktuar atij. Ai përfshin përgjegjësinë për kryerjen e operacioneve, në mënyrë që të përmbushë misionin e caktuar dhe aftësinë për të mbajtur ose transferuar kontrollin taktik të forcave të përfshira.

# Kontrolli Taktik (Tacon)

Është autoritet ii transferuar një shefi/komandanti, në mënyrë që të ushtrojë komandën dhe kontrollin e detajuar dhe zakonisht lokal të lëvizjeve dhe manovrave të njësive ose forcave që i janë caktuar atij dhe që janë të nevojshme për të përmbushur misionet ose projektet që i janë caktuar atij brenda një hapësire dhe kohe të caktuar.

# SHTOJCA“J”

**SPECIFIKAT E TRAJNIMIT DHE USHTRIMET STËRVITORE**

1. **SPECIFIKAT E TRAJNIMIT Kush duhet të trajnohet?**

Të gjithë specialistët e SAR-it kanë nevojë për trajnim, në veçanti, SC, SMCs dhe OSCs.

Elementët operacionalë, të cilët kanë nevojë për trajnim, përfshijnë:

* + RCC dhe RSC;
  + njësitë ajrore;
  + njësitë detare;
  + njësitë tokësore;
  + njësitë të specializuara (ndihma e parë mjekësore, shpëtim malor, ekipet SAR urbane që vendosen në fatkeqësi), zhytësit, etj.;
  + njësitë, depot e furnizimit.

Trajnimi mund të zhvillohet me një individ, një grup ose grupe të bashkuara. Çdo person duhet të ketë kryer trajnime të mëparshme, për të kryer detyra individuale. Kur individët integrohen në ekipe, kërkohet trajnimi i ekipit, në mënyrë që individët të mund të mbështesin përpjekjet e ekipit. Kur ekipet integrohen, trajnimi i përbashkët i ekipeve është i nevojshëm për të mbështetur përpjekjet e përgjithshme. Një shembull i trajnimit të shumëfishtë të ekipeve është trajnimi i njësive të kërkim-shpëtimit (SRU) së bashku.

Komunitetet e aviacionit dhe detare kërkojnë trajnim në menaxhimin e vështirësive, fatkeqësive dhe rrezikut, procedurat e shpëtimit, teknikat e mbijetesës, si të vendosen dhe veprimet që duhen ndërmarrë për të ndihmuar në shpëtimin e vetes. Ky trajnim mund të përqendrohet në individë ose grupe.

Koordinatorët SAR në RCC dhe RSC kanë nevojë për formimin formal SAR. Nëse nuk mund të marrin pjesë menjëherë në trajnimin formal, ata duhet të marrin një periudhë trajnimi në vendin e punës dhe një kualifikim dhe certifikim të përkohshëm.

# Çfarë duhet të përfshijë trajnimi?

Trajnimi i një individi duhet të bazohet në analizën e nevojave. Kjo analizë krahason performancën dhe sjelljen aktuale me performancën dhe sjelljen e kërkuar në një pozicion të mbajtur aktualisht. Bazuar në këtë analizë, mund të identifikohen nevojat e trajnimit dhe metodat për kapërcimin e mangësive.

Njohuritë për gjuhën angleze duhet të merren në konsideratë. RCC duhet të jenë në gjendje të komunikojnë me RCC-të e tjera.

Trajnimi i personelit të shërbimit SAR mund të përfshijë:

* + - studimin e zbatimit të procedurave, teknikave dhe pajisjeve SAR përmes leksioneve, demonstrimeve, filmimeve, manualeve dhe revistave SAR;
    - asistimin në/ose vëzhgimine operacioneve aktuale; dhe
    - ushtrime në të cilat personeli është trajnuar për të bashkërenduar procedurat dhe teknikat individuale në një operacion të simuluar.

# Temat e trajnimit

Trajnimi i RCC dhe RSC SAR duhet të përfshijë të paktën temat e mëposhtme. Nëse përvoja e fituar nga trajnimet formale nuk përdoret rregullisht për operacione ose ushtrime, normalisht nevojitet trajnim periodik për rifreskimin e njohurive. Kategoritë e përgjithshme përfshijnë:

AFN AFTN

Alokimi i burimeve (fonde, pajisje, njerëzore etj.) Aspekte ndërkombëtare

Baza e regjistrimit e të dhënave Çështje ligjore COSPAS–SARSAT

Detyrat e koordinatorit në vendin e ngjarjes Dokumentimi i incidenteve

Evakuim mjekësor Faktorët e lodhjes Faktorët e mjedisit

Fazat, etapat dhe komponentët e SAR Grafikë, skica, harta Informimi/pyetje për njësitë SAR INMARSAT

Kapacitetet e burimeve SAR Këshillim mjekësor Komunikimi SAR Koordinimi i misionit SAR Kujdesi mjekësor

Manovrat e hipjes në anije (boarding) Marrëdhëniet me familjet e dëmtuara Marrëdhëniet me publikun dhe mediat e lajmeve Marrëveshjet SAR

Marrja dhe vlerësimi i të dhënave Menaxhimi i stresit

Mënyrat e kërkimit

Mundësitë dhe kufizimet e vëzhgimit

Njohuri mbi aeronautikën Organizimi i sistemit të SAR Pajisjet e mbijetesës

Përcaktimi i kursit të mjeteve ajrore/detare Përcaktimi i të dhënave

Përfundimi i operacioneve SAR Përzgjedhja e ekipeve SAR (SRU) Përzgjedhja e frekuencave Planëzimi i SAR

Planëzimi i SAR-it bregdetar Procedurat e shpëtimit Programe kompjuteri (SAR) Punë me harta

Rrymat ujore/detare

Sistemet e gjurmimit së anijeve (AIS, LRIT, VMS) Sistemet e raportimit të anijes për SAR

Skenarët e shpëtimit dhe planifikimi Studimi i rasteve

Të dhënat/sinjalet nga bovat lundruese Teknikat e marrjes së informacionit Teknikat e vrojtimit

Teknologjia SAR

Trajnim për hedhje me parashutë Vlerësimi i rrezikut

Vlerësimi i sinjaleve me dritë

Menaxherët e SAR-it që kryejnë funksione administrative mund të përfitojnë nga kurset për:

* Planëzimin operacional.
* Organizimin.
* Menaxhim personeli.
* Buxhetimin, vlerësimin e performancës dhe kontabilitetin.

Drejtimi i një mjeti ajror/detar/tokësor, në një situatë SAR, siç është moti i stuhishëm, mund të jetë një aftësi e veçantë që nuk mësohet nga trajnimi i përgjithshëm por mund të përftohet nga trajnime të specializuara.

# Koha e kryerjes së trajnimit

Trajnimi është më i dobishëm kur realizohet përpara se një specialist të caktohet në detyrat që kërkojnë trajnimin përkatës. Trajnimi përputhet me detyrat që duhen kryer dhe përgjithësisht jepet në tre nivele:

* Niveli fillestar kryhet për specialistët që hyjnë në shërbimin SAR.
* Niveli i mesëm kryhet për specialistët, që duhet të qëndrojnë në një nivel të caktuar aftësie për të vazhduar detyrën në pozicionin e tyre aktual. Kjo gjithashtu përfshin çdo përditësim për shkak të përmirësimeve teknike dhe të pajisjeve.
* Nivel i avancuar kryhet për specialistët që kanë shfaqur performancë në kryerjen e detyrave në pozicionin e tyre dhe kanë dëshirë apo nevojë për të përparuar.

Trajnimi mund të përqendrohet në ndërgjegjësimin dhe njohuritë për nivelin e menaxherit të SAR-it; njohuritë dhe performancën në nivelin e menaxhimit të mesëm (drejtues/koordinator RCC); dhe performancën në nivelin e menaxhimit operacional (duke përfshirë trajnimin e ekipeve SRU). Ekzistojnë modele të ndryshme të menaxhimit të trajnimeve, të cilat kërkojnë të identifikojnë kërkesat specifike të trajnimit dhe të përputhen me procesin e duhur të trajnimit.

# Vendi i kryerjes së trajnimit

Trajnimi mund të realizohet në një sërë vendndodhjesh, duke filluar nga vendi i punës deri në një qendër specifike trajnimi. Trajnuesi mund të trajnohet aty ku realizohet normalisht puna ose mund të transferohet në një vend tjetër për trajnime në vendin e punës. Trajnimi formal mund të bëhet në një institucion të dedikuarose pranë vendit të punës. Vendndodhja përcaktohet duke vlerësuar përdorimin sa më efektiv të kostos së trajnimit, objekteve në dispozicion dhe personelit trajnues ose ekspertëve. Ndonjëherë, trajnimi i marrë nga organizata të tjera me reputacion në fushën përkatëse, madje edhe në shtetet e tjera, mund t'i plotësojë nevojat e kërkuara. Normalisht, është më mirë që procesi i trajnimit të mos varet tërësisht nga pajisjet e trajnimit ose ekipet e ardhura nga shtetet e tjera, sepse një trajnimi tillë mund të jetë i kufizuar, i paparashikueshëm, i shtrenjtë dhe vetëm pjesërisht i rëndësishëm. Ndonjëherë, dallimet gjuhësore mund të zvogëlojnë efektivitetin e trajnimit të ofruar nga shtetet e tjera.

# Mënyra e kryerjes së trajnimit

Ka tre mënyra për të trajnuar:

* Trajnimi i bazuar në performancë ndihmon specialistët dhe ekipet e SAR për të kryer detyrat e tyre në mënyrë efektive. Koordinatori Kombëtar i SAR-it ka përgjegjësinë për të siguruar që programi i përgjithshëm i trajnimit është efektiv. Kryetari i QKKSH dhe të tjerët duhet të sigurojnë që i gjithë personeli i shërbimit të SAR të arrijë dhe të mbajë nivelin e kërkuar të kompetencës.
* Trajnimi i bazuar në njohuritë dhe përvojë siguron informacionin e nevojshëm për ekspertët dhe studentët e SAR-it për të kryer detyrat e tyre. Një metodë tjetër është trajnimi për mënyrën e analizimit të rasteve SAR të vendit tonë apo vendeve të tjera. Kjo analizë mund të përdoret për të rishikuar politikat, përditësuar procedurat standarde dhe për të përmirësuar trajnimet dhe proceset e tjera.
* Trajnimi për ndërgjegjësimin mbi kërkesat e shërbimit SAR kërkohet për ata persona të përfshirë rrallë në SAR, siç janë drejtuesit e nivelit të lartë, autoritetet buxhetore, operatorët e transportit të përgjithshëm dhe autoritetet kombëtare të transportit.

Theksi duhet të vendoset në rezultatet e trajnimit, jo në aktivitetet e trajnimit.

*Trajnimi në vendin e punës*. Personat që trajnohen mësojnë dhe në të njëjtën kohë kontribuojnë në qëllimet e organizatës. Kjo qasje ekonomike kërkon specialistë kompetentë, të cilët mund të mësojnë të tjerët, si dhe drejtues (trajnues) të trajnuar.

*Pyetje Kontrolli* (*Checklists)*. Specialistët, që trajnojnë, zhvillojnë listat kontrolluese të detyrave të punës, aftësive, detyrave dhe procedurave që duhet të mësohen përmes trajnimit në vendin e punës. Kjo siguron që të gjithë të trajnuarit të marrin të njëjtin informacion. Çështjet në listën e kontrollit mund të përgatiten në mënyra të ndryshme.

*Planifikimi i progresit.* Kjo teknikë i jep specialistëve të SAR-it një ide të qartë të synimit përfundimtar të trajnimit. Specialisti i njeh kërkesat për avancim dhe mjetet për ta arritur atë. Planifikimi i progresit është një qasje hap pas hapi e cila kërkon që detyra të kryhet mirë në çdo nivel, para se të kalohet në nivelin e ardhshëm.

*Rotacioni i detyrave.* Kjo zgjeron njohuritë e specialistëve. Rotacioni në punë të ndryshme i lejon specialistit të kuptojë aspektet më të gjera të organizatës.

*Instruktimi.* Kjo është përgjegjësi e çdo specialisti në një pozitë drejtuese. Instruktuesit efektivë zhvillojnë pikat e forta dhe potencialin e vartësve dhe i ndihmojnë ata të kapërcejnë dobësitë e tyre. Instruktimi kursen kohë, para dhe gabime të kushtueshme nga vartësit.

*Biblioteka.* Një bibliotekë trajnimi është e dobishme për personelin për të rritur nivelin e tyre të njohurive. Bibliotekat mund të përfshijnë materiale të ndryshme të tilla si: video, plane mësimi, libra referimi,revista dhe libra audio. Filmime mësimore mund të bëhen thjesht duke regjistruar një sesion trajnimi të mirë në klasë. Një video mësimore, prodhuar në mënyrë profesionale, mund të jetë edhe më efektive.

*Trajnime formale në klasë.* Shumë vende kryejnë kurse, seminare trajnimi, konferenca dhe të tjera programe për trajnimin e specialistëve të SAR. Për personat që do të shërbejnë si drejtues të SAR-it ose do të shërbejnë si administratorë detarë me detyrat e menaxhimit të SAR-it, Universiteti Botëror Detar i IMO-s zhvillon kurse mbi organizimin dhe operacionet e SAR. Materialet model për kursin janë në dispozicion nga IMO. Universiteti në Malmö, Suedi, mund të kontaktohet për informacion mbi kurset. Nga IMO dhe ICAO gjithashtu mund të kërkohen të dhëna në lidhje me mundësitë për trajnim formal SAR, në dispozicion për studentët e huaj në shtetet që ofrojnë këtë trajnim. Në disa raste, mbështetja financiare për studentët e huaj mund të jenë IMO, ICAO ose burime të tjera ndërkombëtare dhe shtetërore.

*Trajno trajnuesin.* Kur një person duhet të udhëtojë jashtë vendit për të marrë formimin e SAR-it, mund të jetë më efektive nëse bëhen marrëveshje që personi të vëzhgojë përdorimin e procedurave në operacionet reale, duke u aftësuar për të mësuar të tjerët. Më pas, institucionet mund të përdorin maksimumin e njohurive të këtij personi, pasi të kthehet për të kryer trajnime të mirë-planifikuara dhe të organizuara brenda vendit ose institucionit. Një pjesë e strategjisë së trajnimit për SAR duhet të jetë për të trajnuar

individët në mënyrë të tillë që ata të mund të ndihmojnë trajnimin e të tjerëve në vendet e tyre punës. Kjo ul nevojat për mbështetje nga qendrat e trajnimit brenda apo jashtë vendit dhe zvogëlon koston e shpenzimeve të trajnimit.

*Ngritja e një qendre trajnimi*. Një qendër profesionale e trajnimit brenda vendit ndihmon në ruajtjen e profesionalizmit dhe standardizimit. Dërgimi në distanca të gjata të studentëve për trajnime është i kushtueshëm dhe joefikas dhe kurset mund të përfshijnë tema të parëndësishme. Trajnimet formale nga vendet e tjera kanë kryesisht përfitime afatshkurtra dhe rrallë kanë një bazë të qëndrueshme e të besueshme. Trajnuesit vendas kuptojnë më mirë nevojat e vendit, mund të sigurojnë një program të vazhdueshëm dhe nuk kanë pengesën e gjuhës e cila mund të jetë një problem.

*Shtesa në kurrikulat mësimore.* Mënyra më ekonomike dhe efektive për të ofruar trajnime të specializuara SAR është shtesa për SAR në programin mësimor të një qendre ekzistuese trajnimi. Personeli trajnues mund të sigurohet bashkërisht nga organizatat që u nevojitet trajnim për personelin e tyre të SAR, duke siguruar ekspozim të mirë ndërinstitucional për instruktorët dhe studentët. Për SAR ajror, është veçanërisht e dobishme që të ketë ekspertizë të personelit trajnues për SAR detar sepse operacionet SAR mund të kryhen brenda të dy mjediseve.

*Konferencat.* Trajnimet e rregullta duhet të plotësohen për të përmirësuar profesionalizmin e SAR. Përmes vizitave dhe konferencave reciproke ndërmjet njësive operuese, individët mësojnë nga përvojat e jetës reale të të tjerëve dhe marrin informacion rreth një teme të caktuar interesi.

# USHTRIMET STËRVITORE

Ushtrimet testojnë dhe përmirësojnë planet operacionale, sigurojnë përvojë mësimore dhe përmirësojnë aftësitë koordinuese dhe bashkërenduese. Ushtrimet, të kryera sa më realiste, ndihmojnë për të demonstruar dhe vlerësuar efektivitetin e vërtetë të trajnimit, efikasitetin operacional dhe kompetencën e shërbimit SAR. Ushtrimet do të zbulojnë mangësitë që mund të ekzistojnë në planet e SAR-it dhe u mundësojnë atyre të përmirësohen. Është më e sigurt të zbulohen të meta nga ushtrimet stërvitore dhe jo në operacionet reale.

# Llojet e ushtrimeve stërvitore

Ushtrimet mund dhe duhet të zhvillohen në tre nivele.

Lloji më i thjeshtë i ushtrimit stërvitor, një stërvitje komunikimi, kërkon planifikimin më të vogël. Ai konsiston në përdorimin periodik e të gjitha mjeteve të komunikimit ndërmjet të gjithë përdoruesve të mundshëm për të siguruar aftësinë për komunikim për situata reale SAR.

Një stërvitje koordinimi, përfshin një përgjigje të simuluar ndaj një krize të bazuar në një seri skenarësh. Të gjitha nivelet e shërbimit SAR do të përfshihen por nuk vendosen në terren. Ky lloj ushtrimi kërkon planifikim të konsiderueshëm dhe zakonisht një deri në tre ditë për të ekzekutuar. Ky ushtrim mund të zhvillohet në qendrën e Simulimit, KDS, MM.

Lloji i tretë, një ushtrim stërvitor i shkallës së plotë ose një ushtrim në terren, ndryshon nga llojet e mëparshme në atë që pajisjet në përdorim të SAR veprojnë në terren. Kjo rrit mundësinë e testimit të shërbimit SAR dhe i afrohet situatës reale për shkak të kohës që vlerësohet në nisjen, lëvizjen dhe aktivitetet e SRU-ve.

# Konsiderata të tjera

Stërvitjet e përbashkëta midis shteteve fqinje ose palëve në marrëveshjet e SAR-it gjithashtu do të jenë të vlefshme. Është e nevojshme të caktohet personel përgjegjës për planëzimin dhe vlerësimin e stërvitjeve. Suksesi i një ushtrimi stërvitor matet me:

* sa probleme janë zbuluar;
* sa është mësuar;
* sa plane operacionale janë përmirësuar; dhe
* sa pak gabime përsëriten gjatë stërvitjes së radhës.

# Elementët e stërvitjes

Ushtrimet e suksesshme kërkojnë planëzim, ekzekutim dhe vlerësim. Ushtrimet stërvitore zhvillohen për të trajnuar personelin, për të vlerësuar planet dhe procedurat e përcaktuara dhe për të testuar koncepte të reja. Ushtrimet gjithashtu ofrojnë përvojë në menaxhimin e rreziqeve dhe sigurisë për operacionet e SAR.

*Planëzimi.* Planëzimi i zakonshëm i stërvitjes përfshin: zhvillimin e konceptit (qëllimet dhe objektivat e stërvitjes) të asaj që duhet ushtruar; përzgjedhjen e pjesëmarrësve (personeli, pajisjet dhe terreni); planëzimine hollësishëm për mënyrën se si do të kryhet stërvitja; kryerjen e ushtrimit dhe vlerësimin për të përcaktuar mësimet e nxjerra e për të

zhvilluar rekomandime për përmirësim. Është thelbësore që të kemi një kuptim të qartë se për cilat plane dhe procedura po kryhet stërvitja. Bazuar në to mund të zhvillohen skenarë që përfshijnë situata specifike në të cilat personeli do të reagojë dhe do të përgjigjet. Përgjigja ose mungesa e saj, sipas standardeve dhe udhëzimeve të dhëna apo nevoja për përshtatje të procedurave të veprimit, vlerësohet.

*Ekzekutimi.* Ata që planëzojnë stërvitjen nuk duhet të jenë të njëjtët që stërviten. Kjo shmang mbulimin e dobësive të njohura dhe zbulon se çfarë do të ndodhte në një situatë reale SAR.

Skenarët duhet të jenë sa më realistë. Vendimi, se sa pranë realitetit she sa e madhe do të jetë stërvitja, do të varet nga shtrirja e shërbimit SAR, detyrimet që ka SAR dhe mbështetja financiare. Stërvitjet duhet të përfshijnë sa më shumë njësi dhe mjedise të mundshme trajnimi, duke siguruar kësisoj mjete dhe mbështetje të kënaqshme për zbatimin e programeve të trajnimit. Në rastet kur kapacitetet mbështetëse private do të përfshihen në stërvitje SAR, periudha e stërvitjes duhet të planëzohet në mënyrë që të minimizohet ndërprerja e aktiviteteve normale.

Stërvitjet duhet të kryhen në intervale të rregullta dhe të rregulluara, në mënyrë që të përfshihet i gjithë personeli SAR duke i kombinuar ato me aktivitetin normal të punës.

Trajnimi i kryer më vete, pa përfshirë gjithë sistemin apo pajisjet SAR në përdorim nuk do të jetë aq efektiv sa stërvitjet e kombinuara të të gjitha kapaciteteve por ato mund të sigurojnë që shërbimi i SAR të funksionojë në rast urgjence.

Të gjitha kapacitetet, duke përfshirë kapacitetet ajrore dhe detare, duhet të ushtrohen sa të jetë e mundur. Komunikimi midis SRU-ve është një jetik për bashkërendimin e operacioneve.

Kurdoherë që është e mundur, personeli i të gjitha institucioneve që kanë detyrime të drejtpërdrejta ose mbështetëse për SAR duhet të ftohet të marrë pjesë në ushtrimet stërvitore ose t’i vëzhgojë ato. Ata duhet të pajisen me dokumente, botime apo literatura të tjera që përshkruajnë politikat dhe procedurat SAR të përdorura nga shërbimi SAR, duke i njohur me rolet e detyrimet e organizatave pjesëmarrëse në operacionet e SAR.

Në mënyrë periodike ushtrimet stërvitore SAR duhet të planëzohen dhe kryhen së bashku me RCC të vendeve fqinje, për të zhvilluar dhe mbajtur një bashkëpunim efikas dhe bashkërendim ndërmjet shërbimeve SAR. Këto ushtrime nuk duhet gjithmonë të jenë në shkallë të gjerë, por të paktën ato njësi SAR që kanë gjasa të veprojnë së bashku, duhet të angazhohen periodikisht në ushtrime bashkërenduese. Kjo mund të realizohet edhe duke shkëmbyer informacion mbi metodat e trajnimit (p.sh., programet, literatura dhe filmimet e operacioneve) si dhe vizitat reciproke midis RCC.

Kërkesat e sigurisë mund të imponojnë kufizime të rëndësishme në kryerjen e ushtrimeve SAR. Autoritetet koordinuese të SAR dhe planëzuesit e stërvitjeve duhet të sigurohen që rregulla dhe kufizime specifike të sigurisë të nxirren për përdorim gjatë planëzimit dhe kryerjes së ushtrimeve stërvitore SAR.

*Vlerësimi.* Procesi i vlerësimit është vendimtar. Të dhënat e vlerësimit duhet të vijnë nga një ekip i ekspertëve të vlerësimit që vëzhgojnë stërvitjen dhe nga njerëzit që marrin pjesë fizikisht në skenarët e ushtrimit stërvitor. Ata që vëzhgojnë dhe vlerësojnë

stërvitjen duhet të kenë njohuri dhe përvojë në fushat që po vlerësojnë dhe të kuptojnë qartë se çfarë po vlerësohet. Vlerësuesit duhet të dinë situatat që paraqiten dhe pastaj të regjistrojnë përgjigjen e pjesëmarrësit në objektivat e ushtrimit. Hapi përfundimtar është identifikimi i dobësive dhe zhvillimi i rekomandimeve për përmirësim. Ushtrimet e mëvonshme duhet të reflektojnë ndryshimet e rekomanduara si dhe shqetësimet të tjera.

# Raportet

Një raport i detajuar i ushtrimit stërvitor, duke adresuar çdo element, është i nevojshëm për të shpërndarë informacion të vlefshëm dhe për të ruajtur një skedar historik për studimet e rasteve të mëvonshme, analizat dhe përmirësimet e sistemit. Rekomandohet një sistem i regjistrimit dhe depozitimit të raporteve për ripërdorim të mëvonshëm.

# PJESA E TRETË

# PYETËSOR PËR VLERËSIMIN E SHËRBIMIT TË KËRKIM-SHPËTIMIT

Treguesit e mëposhtëm duhet të përdoren për të vlerësuar nivelin e Shërbimeve të Kërkim-Shpëtimit (SAR) të një shteti, në zbatim të detyrimeve që burojnë nga kërkesat e aneksit 12 (ose dispozita të tjera përkatëse ICAO/IMO) sipas procedurave të kërkim- shpëtimit (SARPs):

**A** – Nuk zbatohen.

**B** – Kanë filluar të zbatohen.

**C** – Përmbushin në disa fusha kërkesat e aneksit 12 (ose dispozita të tjera përkatëse ICAO/IMO).

**D** – Përmbushin në shumicën e fushave.

**E** – Përmbushin plotësisht kërkesat e aneksit 12 (ose dispozita të tjera përkatëse ICAO / IMO).

Për këto çështje përgjigjet duhet të jenë thjeshtë Po / Jo.

Përgjigja **'nuk vlerësohet'** nuk nënkupton domosdoshmërisht ekzistencën e një mangësie dhe përgjigja **'e pa aplikueshme'** nuk nënkupton mbulimin e mangësive. Për qartësim, mund të përfshihen komente e nevojshme.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| **1. ORGANIZIMI** | | | | |
| **1.1. Akte Legjislative që drejtojnë veprimtaritë kombëtare të shërbimeve SAR** | | | | |
| Org.act.1 | Annex 12 Chap. 2  Doc 8733  Doc 9731 Vol I Chap 1 and 5 | A ka akte legjislative që rregullojnë aktivitetet e SAR-it? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Org.act.2 | Annex 12 Chap 2  Doc 8733  Doc 9731 Vol I Chap 1 and 5 | Nëse ka akte legjislative që rregullojnë veprimtaritë e SAR-it, a janë ato të përditësuara? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Org.act.3 | Annex 12 Chap 2  Doc 8733  Doc 9731 Vol I Chap 1 and 5 | A e organizojnë aktet e mësipërme shërbimin e SAR-it në mënyrë të tillë që detyrat dhe përgjegjësitë të shpërndahen në mënyrë të përpiktë dhe efikase? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **1.2**. **Plani Kombëtar i SAR-it - Njësitë Administrative të SAR-it** | | | | |
| Org.1 | Annex 12 Chap 2 para 2.2  Doc 9731 Vol I Chap 2 para 2.3.15 | A përkojnë kufijtë SRR (Rajoni i Kërkim-Shpëtimit) dhe FIR (Rajoni i Informacionit të Fluturimit/) ?A janë të njëjtë? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| Org.2 | Annex 12 Chap 2 para 2.3  Doc 9731 vol I Chap 2 Para 2.3 | A ka Shteti të ngritur një RCC (Qendër Koordinim-Shpëtimit) kombëtare. |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Org.3 | Annex 12 Chap 2 para 2.3  Doc 9731 vol I Chap 2 Para 2.4 | A ka Shteti të ngritur një apo disa RSC (Nën-qendra Koordinimi) ? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Org.4 | Annex 12 Chap 3 para 3.2  Doc 8733 | A është caktuar një pikë kontakti për SAR (SPOC)? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Org.5 | Annex 12 Chap 2 para 2.4 | A ka radio stacione bregdetare? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Org.6 | Annex 12 Chap 2 para 2.4 | Nëse përgjigja është pozitive, a janë radio stacionet bregdetare të njohura dhe të evidentuara? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| **1.3. Plani Kombëtar i Shërbimeve të Kërkim-Shpëtimit (SAR)** | | | | |
| Org.pla.1 | Doc 9731 Vol I Chap 5 para 5.2 | A ka një plan kombëtar SAR? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Org.pla.2 | Doc 9731 Vol I Chap 5 para 5.2 | Nëse përgjigja është pozitive, a është ai i përditësuar? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **1.4. Autoritetet organizative përgjegjëse për shërbimet SAR** | | | | |
| Org.aut.1 | Doc 9731 Vol I Chap 1er para 1.5 Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.2 | A ka caktuar shteti një Autoritet drejtues që të jetë përgjegjës për koordinimin e të gjitha shërbimeve të SAR-it? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Org.aut.2 | Annex 12 Chap 2  Doc 8733  Doc 9731 Vol I Chap 1er para 1.5 Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.2 | A ka Autoriteti i mësipërm mjetet ligjore për të përmbushur përgjegjësitë e tij? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| **1.5. Komiteti Kombëtar i SAR / koordinimi civilo-ushtarak** | | | | |
| Org.coo.1 | Doc 9731 Vol I Chap 5 para 5.2 and  5.3  Doc 9731 Vol I Chap 6 para 6.3 | A është krijuar një Komitet Kombëtar i SAR-it? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Org.coo.2 | Doc 9731 Vol I Chap 5 para 5.2 and  5.3  Doc 9731 Vol I Chap 6 para 6.3 | A mban Komiteti Kombëtar i SAR-it takime të rregullta periodike? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Org.coo.3 | Doc 9731 Vol I Chap 5 para 5.2 and  5.3  Doc 9731 Vol I Chap 6 para 6.3 | A përfaqëson ky komitet autoritetet më të larta civile dhe ushtarake? |  Po,  Jo   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **1.6. Deklarimi i ndryshimeve me Aneksin 12 të ICAO** | | | | |
| Org.not.1 | Doc 7300 (Convention de Chicago) Article 38 | A ka deklaruar shteti ndonjë prononcim ndryshe nga ato që përmban Aneksi 12 të ICAO-s? |  Po, Jo   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| **1.7. Të dhënat për SAR të publikuara në AIP (Aeronautical Information Publication)** | | | | |
| Org.aip.1 | Annex 12 Chap 3 para 3.3  Doc 8733  Doc 9731 Vol I Chap 4 para 4.5 | A publikohen të dhënat e SAR-it në AIP .  *Shënim: Çdo shtet duhet të ketë të publikuar AIP e tij.* |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **1.8. Koordinimi midis shërbimive ajrordhe detar të SAR** | | | | |
| Org.mar.1 | Doc 9731 | A ka shteti shërbime të SAR detar? |  Po, Jo   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Org.mar.2 | Annex 12 Chap 3 para 3.2  Doc 8733 | A është krijuar një mekanizëm (institucion qendër) koordinimi ndërmjet shërbimeve të SAR-it ajror dhe shërbimeve të SAR-it detar? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| **2. MARRËVESHJET DHE KONVENTAT NDËRKOMBËTARE SAR** | | | | |
| **2.1. Konventat ndërkombëtare të lidhura me SAR** | | | | |
| Acc.conv.1 | Jo e zbatueshme | A e ka ratifikuar shteti Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar? |  Po, Jo   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Acc.conv.2 | Jo e zbatueshme | A e ka ratifikuar shteti Konventën për Sigurinë e Jetës në Det (SOLAS)? |  Po, Jo   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Acc.conv.3 | Jo e zbatueshme | A e ka ratifikuar shteti Konventën Ndërkombëtare për Kërkimin dhe Shpëtimin Detar? |  Po, Jo   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| **2.2. Marrëveshjet ndërkombëtare SAR** | | | | |
| Acc.acc.1 | Annex 12 Chap 3 para 3.1 Resolution A33-14 Appendix O Doc 8733  Doc 9731 Vol I Chap 1er para 1.6  and 1.7  Doc 9731 Vol I Chap 5 para 5.1  Doc 9731 Vol I Chap 6 para 6.3.6 | A ka nënshkruar shteti marrëveshje për shërbimin SAR me shtetet fqinje? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **3. PROCEDURAT OPERACIONALE** | | | | |
| **3.1. Plan emergjence për aerodromet** | | | | |
| Ops.airp.1 | Annex 14 para 9.1  Doc 9731 Vol II Chap 7 para 7.7 | A janë aerodromet për përdorim ndërkombëtare të pajisura me planet e duhura të emergjencës? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Ops.airp.2 | Annex 14 para 9.1  Doc 9731 Vol II Chap 7 para 7.7 | A janë aerodromet për përdorim të brendshëm të pajisura me planet e duhura të emergjencës? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| Ops.airp.3 | Doc 9731 Vol II Chap 7 para 7.7 | A ka koordinim në nivel të duhur ndërmjet shërbimeve SAR dhe shërbimeve të aerodromit? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **3.2. Plani Kombëtar i Emergjencave** | | | | |
| Ops.org.1 | Jo e zbatueshme | A ka ekzekutuar (vënë në përdorim praktik në rast emergjence) Shteti ndonjë nga planet rajonale ose kombëtare të emergjencës? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **3.3. Manuali Kombetar i SAR** | | | | |
| Ops.man.1 | Doc 9731 Chap 5 para 5.2.11 to  5.2.18 | A ka Autoriteti përgjegjës për shërbimet SAR të zhvilluar një manual kombëtar SAR? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **3.4. Planet operacionale të RCC (Qendrës së Koordinim-Shpëtimit)** | | | | |
| Ops.cond.1 | Annex 12 Chap 4 para 4.2  Doc 9731 Vol I Chap 5 para 5.2 Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.5 | A ka RCC plane operacionale të përgatitura dhe të përditësuara? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| **3.5. Procedurat / Faza e paralajmërimit** | | | | |
| Ops.aller.1 | Annex 12 Chap 5 para 5.2  Doc 9731 Vol II Chap 3 para 3.3 Doc 9731 Vol II Appendix E | A zbatohen procedura të veçanta të dedikuara për fazën e alarmit? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **FINANCIMI** | | | | |
| Fin.mec.1 | Doc 9731 Vol I Chap 5 para 5.4 | A zbaton shteti një mekanizëm financimi të aktiviteteve shërbimeve të SAR-it? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Fin.mec.2 | Doc 9731 Vol I Chap 5 para 5.4 | A siguron ky mekanizëm financimi mbështetjen e plotë të shërbimeve të SAR-it në përputhje me standardet ndërkombëtare? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **4. PAJISJE** | | | | |
| **4.1. Pajtueshmëria me Planin e Navigimit Ajror** | | | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| Equ.afi.1 | Doc 8733 | A janë pajisjet e disponueshme në përputhje me listën e pajisjeve në dispozicion të planit të navigimit ajror CAR / SAM? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **4.2. Mjetet e navigimit të njësive SAR** | | | | |
| Equ.nav.1 |  | A janë të pajisura njësitë SAR me radio (radio bordi) me funksionin e gjetjes së drejtimit? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **4.3. Pajisjet e mbijetesës** | | | | |
| Equ.surv.1 | Annex 12 Chap 2 para 2.6  Doc 9731 Vol I chap 2 para 2.5  Doc 9731 Vol II chap 6 para 6.4 and  6.5  Doc 9731 Vol II appendix G | A janë pajisur njësitë SAR-it me pajisje funksionale të mbijetesës? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **4.4. Pajisje për RCC / RSC (Rescue coordination centre / Rescue subcentre)** | | | | |
| Equ.rcc.1 | Doc 9731 Vol I Chap 2 para 2.3  Doc 9731 Vol I Chap 5 para 5.2 Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.7 | A janë RCC / RSC pajisur me dokumentacionin teknik SAR (Manual IAMSAR dhe dokumentacion tjetër teknik)? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| Equ.rcc.2 | Doc 9731 Vol I Chap 2 para 2.7  Doc 9731 Vol II Chap 1 para 1.11 | A janë të pajisur RCC / RSC me kompjuterë dhe programe (softwer) të dedikuar për SAR? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **4.5. Komunikimi** | | | | |
| Equ.com.1 | Annex 12 Chap 2 para 2.4  Doc 9731 Vol I Chap 4  Doc 9731 Vol II Chap 2 | A është RCC e pajisur me mjete komunikimi të përshtatshme me shërbimet e trafikut ajror? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Equ.com.2 | Annex 12 Chap 2 para 2.4  Doc 9731 Vol I Chap 4  Doc 9731 Vol II Chap 2 | A është RCC e pajisur me mjete komunikimi të përshtatshme me RSC? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Equ.com.3 | Annex 12 Chap 2 para 2.4  Doc 9731 Vol I Chap 4  Doc 9731 Vol II Chap 2 | A është RCC e pajisur me mjete komunikimi të përshtatshme me stacionet e radiove të përcaktimit të pozicioneve dhe të gjetjes së drejtimit ? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| Equ.com.4 | Annex 12 Chap 2 para 2.4  Doc 9731 Vol I Chap 4  Doc 9731 Vol II Chap 2 | A është RCC e pajisur me mjete komunikimi të përshtatshme me radio stacionet / bregdetare? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Equ.com.5 | Annex 12 Chap 2 para 2.4  Doc 9731 Vol I Chap 4  Doc 9731 Vol II Chap 2 | A është RCC e pajisur me mjete komunikimi të përshtatshme me qendrat e kontrollit të misionit Cospas-Sarsat? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Equ.com.6 | Annex 12 Chap 2 para 2.4  Doc 9731 Vol I Chap 4  Doc 9731 Vol II Chap 2 | A është RCC e pajisur me mjete komunikimi të përshtatshme me qendrat e operacioneve të ekipeve të shpëtimit? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Equ.com.7 | Annex 12 Chap 2 para 2.4  Doc 9731 Vol I Chap 4  Doc 9731 Vol II Chap 2 | A është RCC e pajisur me mjete komunikimi të përshtatshme me RCC-të fqinje? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Equ.com.8 | Annex 12 Chap 2 para 2.4  Doc 9731 Vol I Chap 4  Doc 9731 Vol II Chap 2 | A është RCC e pajisur me mjete komunikimi të përshtatshme me qendrat e shërbimit meteorologjik. |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| Equ.com.9 | Annex 12 Chap 2 para 2.4  Doc 9731 Vol I Chap 4  Doc 9731 Vol II Chap 2 | A është RCC e pajisur me mjete komunikimi me frekuencë të mesme (MF)me njësitë e SAR kur janë të angazhuar në operacionet SAR? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Equ.com.10 | Annex 12 Chap 2 para 2.4  Doc 9731 Vol I Chap 4  Doc 9731 Vol II Chap 2 | A është RCC e pajisur me mjete komunikimi me frekuencë të lartë (HF) me njësitë e SAR kur janë të angazhuar në operacionet SAR? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Equ.com.11 | Annex 12 Chap 2 para 2.4  Doc 9731 Vol I Chap 4  Doc 9731 Vol II Chap 2 | A është RCC e pajisur me mjete komunikimi me frekuencë shumë të lartë (VHF) me njësitë e SAR kur janë të angazhuar në operacionet SAR? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **4.6. COSPAS / SARSAT** | | | | |
| Equ.cosp.1 | Doc 8733  Doc 9731 Vol II Chap 2 para 2.15 | A menaxhon dhe përditëson Shteti një bazë të dhënash të përdoruesve të Cospas-Sarsat të regjistruar në territorin e saj? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| Equ.cosp.2 | Annex 6, Parts I, II and III;  Annex 10, Vol III, Part II, Chapter 5;  Annex 10, Vol V, Chapter 2, para 2.1 | A ka përshtatur shteti një rregullore që e bën pajisjen me sinjalizues 406 MHz të detyrueshëm? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **4.7. Heqja e trupave të anjeve të mbytura** | | | | |
| Equ.epav.1 | Annex 12 Chap 4 para 4.5 | A është Shteti i pajisur me pajisjet e nevojshme për heqjen e trupave të anijeve të mbytura? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **5. BURIMET NJERËZORE** | | | | |
| **5.1. Personeli SAR** | | | | |
| Rh.per.1 | Doc 9731 Vol I Chap 5 para 2.3.11  and 5.4.9 to 5.4.16 | A është personeli i SAR-it i mjaftueshëm dhe i trajnuar siç duhet? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **6. TRAJNIMI** | | | | |
| **6.1. Programi(et) aktual i trajnimit** | | | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| Rh.for.1 | Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.8 | A ka aktualisht një program trajnimi që zbatohet për personelin e koordinimit të misioneve të SAR? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Rh.for.2 | Doc 9731 Vol II Chap 5 | A ka aktualisht një program trajnimi për pilotë të përfshirë në misione të SAR-it? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Rh.for.3 | Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.8 | A aktualisht një program trajnimi për personelin e përfshirë në misionet e shpëtimit? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **6.2. Programet e planëzuara të stërvitjes** | | | | |
| Rh.for.4 | Doc 9731 Vol I Chap 6  Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.8 | A është planëzuar një program trajnimi për personelin e koordinimit të misioneve të SAR? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Rh.for.5 | Doc 9731 Vol I Chap 6  Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.8 | A është planëzuar një program trajnimi për pilotë të përfshirë në misione të SAR-it? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| Rh.for.6 | Doc 9731 Vol I Chap 6  Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.8 | A është planëzuar një program trajnimi për personelin e përfshirë në misionet e shpëtimit? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **6.3. Kualifikimi / Proçedurat e çertifikimit** | | | | |
| Rh.for.7 | Doc 9731 Vol I Chap 6  Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.8 | A zbatohet një procedurë standarde për kualifikimin / certifikimin e personelit e SAR- it? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **6.4. Vendi(et) i trajnimit** | | | | |
| Rh.for.8 | Doc 9731 Vol I Chap 6  Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.8 | A janë të certifikuara vendet e trajnimit? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **6.5. Aftësi në gjuhën angleze** | | | | |
| Rh.ang.1 | Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.8 | A është personeli i RCC dhe RSC i aftë në përdorimin e gjuhës angleze? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| **7. KONTROLLI I CILËSISË / STËRVITJE** | | | | |
| **7.1. Procedura e kontrollit të cilësisë** | | | | |
| Qua.proc.1 | Annex 12 Chap 5 para 5.11  Doc 9731 Vol I Chap 5  Doc 9731 Vol I Chap 6  Doc 9731 Vol II Chap 8 para 8.6 | A ka krijuar shteti një mekanizëm të kontrollit të cilësisë për shërbimet e SAR-it? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **7.2. Stërvitje** | | | | |
| Qua.ex.1 | Annex 12 Chap 4 para 4.4  Doc 8733  Doc 9731 Vol I Chap 3 para 3.3 Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.8 | A organizon Shteti rregullisht stërvitjet e SAR-it? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| Qua.ex.2 | Doc 8733  Doc 9731 Vol I Chap 3 para 3.3 Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.8 | Nëse përgjigja është PO, a janë stërvitjet SAR të kryera në përputhje me rekomandimet e ICAO/IMO? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |
| **7.3. Veprimet SAR** | | | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kodi** | **Referenca** | **Çështje për vlerësim** | **Zbatimi** | **Komente** |
| Qua.pha.1 | Annex 12 Chap 5 para 5.11  Doc 9731 Vol II Chap 1er para 1.7 Doc 9731 Vol I Chap 5 and 6 | Janë përgatitur raporte dhe janë kryer analiza pas veprimit për veprimet SAR të kryera? |  A, B, C, D, E   Jo e zbatueshme   Nuk vlerësohet |  |

Shënim: **Kodi** (kolona e parë nga e majta) dhe **Referenca** (kolona e dytë nga e majta) janë lënë në gjuhën angleze, me qëllim përdorimin e mëtejshëm.

# PLAN-VEPRIMI PËR ZBATIMIN E PLANIT KOMBËTAR

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **VEPRIMTARIA** | **AFATI** | | | | **STRUKTURA PËRGJEGJËSE** | | **STRUKTURA BASHKËPUNUESE** |
| **1. ORGANIZIMI I SHËRBIMIT SAR** | | | | | | | | |
| 1.1. | Rishikimi i akteve ligjore e nënligjore që drejtojnë veprimtaritë kombëtare të shërbimit SAR. | Gjatë vitit 2020 | | | | | MM, QKKSH | Ministritë e Interesit |
| 1.1.1 | Projektligj "Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 10435, datë 23.06.2011 për “Shërbimin e Kërkim-Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë” | Gjatë | | vitit | 2020 | | Ministria e Mbrojtjes QKKSH | Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë |
|  |  |  |  | |  | |  | Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale |
|  |  |  |  | |  | |  | Ministria e Turizmit dhe Mjedisit |
|  |  |  |  | |  | |  | Ministria e Brendshme |
| 1.1.2 | Projektvendim “Për disa shtesa e ndryshime në VKM nr.742, datë 06.10.2012 për “Organizimin dhe funksionimin e Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit.” | Gjatë | vitit | | 2020 | | Ministria e Mbrojtjes QKKSH | Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë |
|  |  |  |  | |  | |  | Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale |
|  |  |  |  | |  | |  | Ministria e Turizmit dhe Mjedisit |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **VEPRIMTARIA** | **AFATI** | | | **STRUKTURA PËRGJEGJËSE** | **STRUKTURA BASHKËPUNUESE** |
|  |  |  | | |  | Ministria e Brendshme |
| 1.1.3 | Projektvendim “Për përcaktimin e autoriteteve organizative përgjegjëse për shërbimet SAR në Republikën e Shqipërisë” | Gjatë | vitit | 2020 | Ministria e Mbrojtjes QKKSH | Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë |
|  |  |  |  |  |  | Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale |
|  |  |  |  |  |  | Ministria e Turizmit dhe Mjedisit |
|  |  |  |  |  |  | Ministria e Brendshme |
| 1.1.4 | Projektvendim “Për ngritjen e Komitetit Kombëtar SAR dhe koordinimi civilo-ushtarak” | Gjatë | vitit | 2020 | Ministria e Mbrojtjes QKKSH | Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë |
|  |  |  |  |  |  | Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale |
|  |  |  |  |  |  | Ministria e Turizmit dhe Mjedisit |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **VEPRIMTARIA** | **AFATI** | **STRUKTURA PËRGJEGJËSE** | **STRUKTURA BASHKËPUNUESE** |
|  |  |  |  | Ministria e Brendshme |
| 1.1.5 | Projektvendim “Për miratimin e Planit Kombëtar të Kërkim- Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë” | Gusht 2019 | Ministria e Mbrojtjes  QKKSH | Ministritë e linjës |
| 1.2 | Hartimi i Planit Kombëtar të Kërkim-Shpëtimit në | Janar-gusht 2019 | Grupi i punës | QKKSH |
| 1.3 | Hartimi i Planit Kombëtar për SAR ajror, detar dhe tokësor | Gjatë vitit 2020 | FAj, FD, FT | SHPFA  QKKSH |
| **2. NËNSHKRIMI/RATIFIKIMI I MARRËVESHJEVE DHE KONVENTAVE NDËRKOMBËTARE SAR** | | | | |
| 2.0 | Ndjekja e detyrimeve që rrjedhin nga nënshkrimi i Konventave Ndërkombëtare të lidhura me SAR**i** | Në vijim | Ministria e Mbrojtjes | Ministritë e linjës |
| 2.1 | Nënshkrimi i konventave, marrëveshjeve, protokolleve ndërkombëtare të lidhura me SAR | 2019-2025 | Ministria e Mbrojtjes | Ministritë e linjës |
| 2.2 | Hartimi dhe nënshkrimi i marrëveshjeve rajonale SAR | 2019-2025 | Ministria e Mbrojtjes | Ministritë e linjës |
| 2.2.1 | Për krijimin e komitetit rajonal SAR | Gjatë vitit 2020 | Ministria e Mbrojtjes | Ministritë e linjës |
| 2.2.2 | Për ndarjen e zonave të përgjegjësisë SAR me Malin e Zi dhe Greqinë | Gjatë vitit 2021 | Ministria e Mbrojtjes | Ministritë e linjës |
| 2.2.3 | Rishikimi i marrëveshjes me Italinë | Gjatë vitit 2022 | Ministria e Mbrojtjes | Ministritë e linjës |
| **3. RISHIKIMI DHE HARTIMI I PROCEDURAVE OPERACIONALE SAR** | | | | |
| 3.1 | Rishikimi i Planit të Emergjencave për Aerodromet | 2020 | Ministria e | Ministritë e linjës |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **VEPRIMTARIA** | **AFATI** | **STRUKTURA PËRGJEGJËSE** | **STRUKTURA BASHKËPUNUESE** |
|  |  |  | Infrastrukturës dhe Energjisë |  |
| 3.2 | Rishikimi i Planit Kombëtar të Emergjencave, kapitulli i Kërkim-Shpëtimit | 2020 | Ministria e Mbrojtjes | Ministritë e linjës |
| 3.3 | Rishikimi i Manualit SAR për Forcat e Armatosura | 2020 | Ministria e Mbrojtjes | Komandat e Forcave dhe ato Mbështetëse |
| 3.4 | Hartimi i Manualit Kombëtar SAR | 2020 | Ministria e Mbrojtjes | Ministritë e linjës |
| 3.4 | Hartimi i Procedurave Standarde të Veprimit për Operacionet SAR për çdo institucion | 2020 | Ministria e Mbrojtjes | Ministritë e linjës |
| **4. NGRITJA E INFRASTRUKTURËS PËR SHËRBIMIN SAR** | | | | |
| 4.1 | Ngritja e Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit të Republikës së Shqipërisë, si person juridik publik, në vartësi të Ministrit të Mbrojtjes, me seli në Tiranë. | 2020 | Ministria e Mbrojtjes | Ministritë e linjës |
| 4.2 | Ngritja e Qendrës Kombëtare Ajrore të Kërkim-Shpëtimit në vartësi të Komandantit të Forcës Ajrore, me seli në Rinas. | 2020 | Ministria e Mbrojtjes | Komanda e Forcës Ajrore |
| 4.3 | Ngritja e Qendrës Kombëtare Detare të Kërkim-Shpëtimit, në vartësi të Komandantit të Forcës Detare, me seli në Durrës. | 2020 | Ministria e Mbrojtjes | Komanda e Forcës Detare |
| 4.4 | Ngritja e Qendrës Kombëtare Tokësore të Kërkim-Shpëtimit, në vartësi të Komandantit të Forcës Tokësore, me seli në Zall- Herr, Tiranë. | 2020 | Ministria e Mbrojtjes | Komanda e Forcës Tokësore |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **VEPRIMTARIA** | **AFATI** | **STRUKTURA PËRGJEGJËSE** | **STRUKTURA BASHKËPUNUESE** |
| **5. SIGURIMI I BURIMET NJERËZORE SAR DHE TRAJNIMI** | | | | |
| 5.1 | Ngritja e strukturave të trajnimit SAR**ii** |  | Komandat e Forcave dhe ato Mbështetëse KDS | QKKSH |
| 5.1 | Përzgjedhja e personelit SAR**iii** | Çdo tre vjet | Komandat e Forcave dhe ato Mbështetëse Ministritë e linjës | QKKSH |
| 5.3 | Trajnimi i trajnuesve SAR | Minimumi 2 (dy) personel SAR çdo vit. | Jashtë vendit | QKKSH  Ministritë e linjës |
| 5.4 | Trajnimi i personelit SAR**iv** | Çdo vit | Komandat e Forcave dhe ato Mbështetëse Ministritë e linjës | QKKSH |
| 5.5 | Kualifikimi i personelit SAR | Çdo vit | Komandat e Forcave dhe ato Mbështetëse Ministritë e linjës | QKKSH |
| 5.6 | Certifikimi i personelit SAR | Çdo tre vjet | Ministritë e linjës  KDS | Komandat e Forcave dhe ato Mbështetëse |
| 5.7 | Rritja e aftësive në gjuhën angleze të personelit SAR | Çdo vit | Ministritë e linjës  Komanda e Doktrinës | QKKSH |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **VEPRIMTARIA** | **AFATI** | **STRUKTURA PËRGJEGJËSE** | **STRUKTURA BASHKËPUNUESE** |
|  |  |  | dhe Stërvitjes |  |
| 5.7.1 | Kurs për njohjen dhe përdorimin e terminologjisë operacionale për shërbimin SAR | Çdo vit nga 1 muaj | QGJH | Komandat e Forcave dhe ato Mbështetëse Ministritë e linjës |
| **6. MODERNIZIMI I PAJISJEVE SAR** | | | | |
| 6.1 | Modernizimi i pajisjeve të kërkim-shpëtimit të Forcave të Armatosura. |  |  |  |
| 6.1.1 | Përmirësimi i kapaciteteve të FAj të cilat do të mundësojnë, krahas vëzhgimit dhe monitorimit të hapësirës ajrore të vendit, mbështetjen e strukturave të tjera me transport trupash dhe materialesh dhe kryerjen e operacioneve humanitare në ndihmë të popullsisë dhe zhvillimin e operacioneve të kërkim- shpëtimit, duke vënë theksin tek Baza Ajrore Farkë dhe Qendra e Kontroll-Raportimit. | 2019-2025 | Forca Ajrore | Ministria e Mbrojtjes SHPFA |
| 6.1.2 | Kompletimi i Forcës Ajrore me 2 helikopterë EC 145, jetësimi i projektit për vëzhgimin e hapësirës ajrore si dhe kompletimi i helikopterëve të rinj me pajisje mjekësore (CASEVAC). | 2019-2025 | Forca Ajrore | Ministria e Mbrojtjes SHPFA |
| 6.1.3 | Implementimi i Sistemit të Integruar i Vëzhgimit të Hapësirës Ajrore | 2019-2025 | Forca Ajrore | MM, SHPFA |
| 6.1.4 | Kompletim me pajisje mjekësore dhe aksesorët ndihmues për helikopterin tip AS-532 A; Medevac | 2019-2025 | Forca Ajrore | Ministria e Mbrojtjes |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **VEPRIMTARIA** | **AFATI** | **STRUKTURA PËRGJEGJËSE** | **STRUKTURA BASHKËPUNUESE** |
|  |  |  |  | SHPFA |
| 6.1.5 | Kompletimi me sistem identifikimi IFF Mode 5, për helikopterët AS532AL dhe EC145 | 2019-2025 | Forca Ajrore | Ministria e Mbrojtjes  SHPFA |
| 6.1.6 | Kompletimi me sistem komunikimi të kriptuar për komunikimin ajër – tokë për radiot e helikopterëve AS532AL dhe EC145 | 2019-2025 | Forca Ajrore | Ministria e Mbrojtjes SHPFA |
| 6.1,7 | Kompletimi me pajisje dhe veshje për operacionin SAR për helikopterët Cougar dhe EC145 | 2019-2025 | Forca Ajrore | Ministria e Mbrojtjes  SHPFA |
| 6.1.8 | Kompletimi me pajisje speciale për hel. AS532AL dhe EC145, për operimin në kushte ekstreme meteorologjike | 2019-2025 | Forca Ajrore | Ministria e Mbrojtjes  SHPFA |
| 6.1.9 | Kompletimi me pajisje për lokalizim Satelitor në rast aksidenti në ujë dhe në tokë (Emergency Locator Transmitter ELT) | 2019-2025 | Forca Ajrore | Ministria e Mbrojtjes  SHPFA |
| 6.1.10 | Përmirësimi i komunikimit Tokë-Ajër-Tokë | 2019-2025 | Forca Ajrore | Ministria e Mbrojtjes  SHPFA |
|  | Përmirësimi i Sistemit të Vëzhgimit të Hapësirës Detare | 2019-2025 | Forca Detare | Ministria e Mbrojtjes  SHPFA |
| 6.1.11 | Zëvendësimi i mjeteve detare që kanë mbushur ciklin jetësor, me anije të vogla patrulluese me përmasa 25-30 metra, të cilat | 2019-2025 | Forca Detare | Ministria e Mbrojtjes  SHPFA |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **VEPRIMTARIA** | **AFATI** | **STRUKTURA PËRGJEGJËSE** | **STRUKTURA BASHKËPUNUESE** |
|  | do të përdoren krahas detyrave për operacione të patrullimit detar, të ndalimit detar, zbatimit të ligjshmërisë detare, kundër terrorizmit, të kontrollit të aktivitetit të peshkimit dhe monitorimit të hapësirës detare nga ndotja, edhe për operacione të kërkim - shpëtimit dhe detyrave luftarake. |  |  |  |
| 6.1.12 | Modernizimi i pajisjeve për heqjen e trupave të anijeve të mbytura | 2019-2025 | Forca Detare | Ministria e Mbrojtjes  SHPFA |
| 6.1.13 | Kompletimi dhe modernizimi i Batalionit të Mbështetjes Rajonale me makineri e pajisje speciale të ndërveprueshme për kërkim-shpëtim. | 2019-2025 | Komanda Mbështetëse | Ministria e Mbrojtjes SHPFA |
| 6.2 | Modernizimi i mjeteve të navigimit të njësive SAR | 2019-2025 | Forca Ajrore  Forca Detare | Ministria e Mbrojtjes  SHPFA |
| 6.3 | Modernizimi i Pajisjeve të Mbijetesës | 2019-2025 | Forca Ajrore Forca Detare  Komanda Mbështetëse | Ministria e Mbrojtjes SHPFA |
| 6.4 | Modernizimi me Pajisje për RCC / RSC | 2019-2025 | QKKSH | Ministria e Mbrojtjes  SHPFA |
| 6.5 | Modernizimi i pajisjeve të Komunikimit SAR | 2019-2025 | QKKSH | MM, SHPFA |
| 6.6 | Modernizimi i pajisjeve për lidhje me sistemin COSPAS / | 2019-2025 | QKKSH | Ministria e Mbrojtjes |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **VEPRIMTARIA** | **AFATI** | **STRUKTURA PËRGJEGJËSE** | **STRUKTURA BASHKËPUNUESE** |
|  | SARSAT |  |  | SHPFA |
| **6. STËRVITJA E STRUKTURAVE SAR** | | | | |
| 7.1 | Zhvillimi i stërvitjeve me strukturat SAR |  |  |  |
| 7.1.1 | Stërvitja " SAREX" me Forcën Ajrore | Çdo vit 1-2 stërvitje | Forca Ajrore | SHPFA  QKKSH |
| 7.1.2 | Stërvitja " SAREX" me Forcën Detare dhe QNOD | Çdo vit 1-2 stërvitje | Forca Detare  QNOD | SHPFA  QKKSH |
| 7.1.3 | Stërvitja "SAREX" me Forcën Tokësore | Çdo vit 1-2 stërvitje | Forca Tokësore | SHPFA  QKKSH |
| 7.1.4 | Stërvitja " SAREX" me Komandën Mbështetëse | Çdo vit 1-2 stërvitje | Komanda Mbështetëse | SHPFA  QKKSH |
| 7.1.5 | Stërvitja "SAREX" e përbashkët në Qendrën e Simulimit | Çdo vit 1-2 stërvitje | KDS QKKSH | SHPFA  Komandat e Forcave Ministritë e Linjës |
| 7.1.6 | Stërvitja "SAREX" e përbashkët me pjesëmarrje të kufizuar trupash | Çdo vit 1-2 stërvitje | SHPFA  QKKSH | Komandat e Forcave  Ministritë e Linjës |
| 7.2 | Zhvillimi i Veprimtarive Stërvitore SAR brenda vendit |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **VEPRIMTARIA** | **AFATI** | **STRUKTURA PËRGJEGJËSE** | **STRUKTURA BASHKËPUNUESE** |
| 7.2.1 | Seminar | 1 në vit | QKKSH | Komandat e Forcave  Ministritë e Linjës |
| 7.2.2 | Konferenca | 1 në vit | QKKSH | Komandat e Forcave  Ministritë e Linjës |
| 7.2.3 | Rikonicione | 1-2 në vit | QKKSH | Komandat e Forcave  Ministritë e Linjës |
| 7.3 | Pjesëmarrje në veprimtari stërvitore SAR jashtë vendit (seminare, konferenca, vizita familjarizuese) | Sipas planeve të bashkëpunimit | QKKSH | Komandat e Forcave  Ministritë e Linjës |
| **8. MONITORIMI I ZBATIMIT TË PLANIT KOMBËTAR DHE RAPORTIMI** | | | | |
| 8.1 | Monitorim i zbatimit të Planit Kombëtar të Kërkim Shpëtimit | Çdo vit  1 herë në 6 muaj | QKKSH |  |
| 8.2. | Raport për Ministrin e Mbrojtjes për zbatimin e masave të Planit Kombëtar të Kërkim-Shpëtimit | 1 herë në vit | Koordinatori Kombëtar i Kërkim-Shpëtimit | QKKSH |
| **9. TË NDRYSHME** | | | | |
| 9.1 | Deklarimi i ndryshimeve me aneksin 12 të ICAO | Çdo vit | QKKSH | Ministritë e linjës |
| 9.2 | Publikimi i të dhënave për SAR në AIP (Aeronautical Information Publication) | Çdo vit | QKKSH | Ministritë e linjës |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **VEPRIMTARIA** | **AFATI** | **STRUKTURA PËRGJEGJËSE** | **STRUKTURA BASHKËPUNUESE** |
| 9.3 | Veprimtari Koordinimi e bashkëpunimi midis shërbimeve SAR | Çdo vit | QKKSH | Ministritë e linjës |
| 9.4 | Ngritja dhe mbajtja e *database* për operacionet e kërkim- shpëtimit më Republikën e Shqipërisë | 2019 e në vijim | QKKSH |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

i

**STATUSI I RATIFIKIMIT/NËNSHKRIMIT TË MARRVESHJEVE KONVENTAVE E PROTOKOLLEVE**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr** | **Konventa, marrëveshje, protokolle** | **Data e**  **hyrjes në fuqi të Konventës** | **Data e ratifikimit në Shqipëri** | **Data e hyrjes në fuqi në Shqipëri** |  |
| 1 | Konventa Ndërkombëtare për kërkim shpëtimin në det, e ndryshuar, (SAR 1979), bërë në Hamburg, më 27.4.1979 | 22.6.1985 | 19.7.2003 | 19.7.2003 |  |
| 2 | Konventa Ndërkombëtare mbi shpëtimin, (SALVAGE 1989), bërë në Londër, më 28.4.1989 | 14.7.1996 | 14.6.2007 | 14.6.2007 |  |
| 3 | Konventa Ndërkombëtare për sigurinë e jetës në det, e ndryshuar (SOLAS 1974), bërë në Londër, më 1.11.1974 | 25.5.1980 | 7.9.2004 | 7.9.2004 |  |
| 4 | Protokoll i 1978 lidhur me Konventën Ndërkombëtare për sigurinë e jetës në det, e ndryshuar (SOLAS PROT 1978), bërë në Londër, më 17.2.1978 | 1.5.1981 | 7.9.2004 | 7.9.2004 |  |
| 5 | Konventa mbi rregullat ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, e ndryshuar (COLREG 1972), bërë në Londër, më 20.10.1972 | 15.7.1977 | 15.4.2004 | 15.4.2004 |  |
| 6 | Konventa Për Mbrojtjen e Mjedisit Detar dhe të Zonës Bregdetare të Detit Mesdhe (Konventa e Barcelonës) si dhe të protokolleve shoqëruese | 12.2.1978 | 16.11.2000 | 28.11.2000 |
| 7 | Convention on International Civil Aviation Chicago, 7/12/44  Çikago 7/12/1944 |  | 28/3/91 | 27/4/91 |  |
| 8 | International Air Services Transit Agreement  Chicago, 7/12/44 | - | 21/10/97 | 21/10/97 |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation  Buenos Aires, 24/9/68 | - | 28/3/91a | 27/4/91 |
|  | Article 83 *bis*  Montreal, 6/10/80 | - | 22/11/99 | 22/11/99 |
|  | Article 3 *bis*  Montreal, 10/5/84 | - | 6/5/16 | 6/5/16 |
|  | Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air  Montreal, 28 May 1999 | - | 20/10/04 | 19/12/04 |
|  | Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft  Tokyo, 14/9/63 | - | 1/12/97 | 1/3/98 |
|  | Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft  The Hague, 16/12/70 | - | 21/10/97 | 20/11/97 |
|  | Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation  Montreal, 23/9/71 | - | 21/10/97 | 20/11/97 |
|  | Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23/9/71  Montreal, 24/2/88 | - | 29/4/02 | 29/5/02 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection  Montreal, 1/3/91 | - | 20/10/04b | 19/12/04 |
|  | Convention on International Interests in Mobile Equipment  Cape Town, 16/11/01 | - | 30/10/07c | 1/2/08 |
|  | Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Aircraft Equipment  Cape Town, 16/11/01 | - | 30/10/07d | 1/2/08 |
|  |  | - |  | - |

ii Trajnimi i personelit SAR bëhet nga strukturat aktuale të trajnimit si Shkolla e Trupës, Akademia e Nënoficerëve, Akademia e Mbrojtjes, Qendra e Simulimit, shkollat e Trupës të Forcave dhe njësive mbështetëse dhe nga komandat e reparteve e nënreparteve të Forcave të Armatosura.

iii Kriteret për përzgjedhjen e personelit SAR do të varen nga lloji i shërbimit SAR, pjesë e të cilës do të jetë personeli. Personeli SAR do të përzgjidhet në përputhje me kriteret e përcaktuara nga punëdhënësi sipas vendit të punës, të kenë dëshirë të shërbejnë në strukturat SAR, dhe të kenë aftësi të punës në grup.

Për vullnetarët SAR do të mbahen parasysh kriteret e mëposhtme:

* nga 19-55 vjeç,
* të aftë fizikisht,
* Certifikatë e Dhënies së Ndihmës së Parë,
* preferohet patenta e shoferit (e vlefshme),
* të gatshëm të mësojnë aftësitë bazë të SAR dhe të mbijetesës në natyrë,
* të kenë ose dëshirojnë të fitojnë njohuri dhe përvojë në Zonat Lokale / Rajonale,
* të kenë pajisje për mbijetesë personale (paketa minimale e mbijetesës 24 orëshe) dhe pajisje bazë,
* të kenë mundësi të marrin thirrje 27/7/365,
* të angazhohen për një shërbim minimal 2 vjeçar,
* të jenë të dedikuar të ndihmojnë njerëzit në nevojë,
* të gatshëm për të ndjekur trajnimin e rregullt dhe të planifikuar si dhe takimet për SAR.

iv Trajnimi dhe kualifikimi i personelit SAR do të varen nga niveli dhe lloji i shërbimit SAR pjesë e të cilës do të jetë personeli. Më poshtë listohen kriteret minimale për personelin e shërbimit SAR.

* Për personelin SAR të Forcës Tokësore, Detare, Ajrore dhe Komandës Mbështetëse, trajnimi SAR do të jetë pjesë e procesit stërvitor të vetë njësive si dhe trajnim në vendin e punës.
* Për njësitë mbështetëse SAR të ministrive të linjës trajnimi SAR do të kryhet kryesisht në vendin e punës sipas programeve të veçanta.
* Në rast të krijimeve të grupeve vullnetare SAR, trajnimi do të organizohet nga QKKSH në bashkëpunim me FARSH sipas një programi të veçantë.
* Trajnimi SAR do të vazhdojë të jetë pjesë e programit arsimor në kurset funksionale dhe institucionale që zhvillohen në KDS (Shkollën e Trupës, Akademinë e Nënoficerëve, Akademinë e Mbrojtjes).
* Do të vazhdojnë të planëzohen dhe ekzekutohen stërvitje SAR në terren dhe simuluese me pjesëmarrjen mundësisht të të gjithë aktorëve të shërbimit SAR.
* Pjesë e trajnimeve dhe kualifikimeve do të jenë dhe konferencat SAR brenda dhe jashtë vendit.

***Rezultate të pritshme do të jenë si vijon:***

* Rritja e kapaciteteve të shërbimit të kërkim-shpëtimit (SAR);
* Integrimi progresiv sipas standardeve të kërkuara në NATINAMDS;
* Rritja e cilësisë së shkëmbimit të informacionit me entet e tjera kombëtare
* Përmirësimi ndjeshëm i kapaciteteve të KM për realizimin e operacioneve luftarake, operacione të kërkim-shpëtimit, në ndihmë të komunitetit dhe në mbështetje të emergjencave civile;