

URDHËR I PËRBASHKËT
Nr. 184, datë 3.8.2026

PËR MIRATIMIN E STANDARDEVE PËR KËRKIM – SHPËTIMIN NË
AVIACIONIN CIVIL

Në mbështetje të pikës 4, të nenit 102, të Kushtetutës; të pikës 4, të nenit 5, të ligjit nr. 10 435, datë 23.6.2011, “Për shërbimin e kërkim – shpëtimit në Republikën e Shqipërisë”, të ndryshuar,

URDHËROJMË:

1. Miratimin e standardeve për kërkim-shpëtimit në aviacionin civil, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për mbikëqyrjen e zbatimit të këtyre standardeve gjatë ofrimit të shërbimit të kërkimit dhe shpëtimit, për sa i takon funksioneve të ofrimit të shërbimit SAR, në situata emergjence të avionëve apo personave përkatës në bord të avionit.
3. Ngarkohet struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit për ofrimin e shërbimit të kërkim – shpëtimit, në veçanti Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit, për zbatimin e standardeve të miratuara me këtë urdhër.

Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Enea Karakaçi

MINISTËR I MBROJTJES
Ermal Nufi

STANDARDET PËR KËRKIM – SHPËTIMIN
NË AVIACIONIN CIVIL

(Miratuar me urdhër të ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ministrit të
Mbrojtjes nr. _____, datë _____.____.2026)

Tiranë, më ____ . ____ .2026

TABELA E PËRMBAJTJES

KREU I: PËRKUFIZIME

KREU II: ORGANIZIMI

2.1 Shërbimet e kërkim-shpëtimit

2.2 Rajoni i kërkim-shpëtimit

2.3 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit dhe nënqendrat e shpëtimit..

2.4 Komunikimet e kërkim-shpëtimit

2.5 Njësitë e kërkim-shpëtimit

2.6 Pajisjet e kërkim-shpëtimit

KREU III: BASHKËPUNIMI

3.1 Bashkëpunimi ndërmjet shteteve

3.2 Bashkëpunimi me shërbimet e tjera

3.3 Shpërndarja e informacionit

KREU IV: MASAT PËRGATITORE

4.1 Informacioni përgatitor

4.2 Planet e operimit

4.3 Njësiti e kërkim-shpëtimit

4.4 Stërvitje dhe ushtrime.

4.5 Rrënojat.

(E aplikueshme deri në 25 nëntor 2026)

4.5 Vendet e aksidentit dhe rrënojat.

(E aplikueshme nga 26 Nëntori 2026)

KREU V: PROCEDURAT E OPERIMIT

5.1 Informacion në lidhje me emergjencat

5.2 Procedurat për strukturën përgjegjëse të koordinimit të shpëtimit gjatë fazave të emergjencës

5.3. Procedurat ku përgjegjësia për operacionet shtrihet në dy ose më shumë shtete

5.4 Procedurat për autoritetet në terren

5.5 Procedurat për strukturën përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit, përfundimi dhe pezullimi të operacioneve

5.6 Procedurat në vendngjarjen e një aksidenti

5.7 Procedurat për një pilot në komandë që vëren një transmetim rreziku

(E zbatueshme deri në 25 nëntor 2026)

5.7 Procedurat për një pilot në komandë që vëren një transmetim rreziku

(E zbatueshme nga 26 nëntori 2026)

5.8 Sinjalet e kërkim-shpëtimit

5.9 Mirëmbajtja e të dhënave

SHTOJCË. SINJALET E KËRKIMIT DHE SHPËTIMIT

KAPITULLI I PËRKUFIZIME

Termat, shprehjet, dhe shkurtime të përdorura në këtë urdhër kanë kuptimet si në vijim:

Post alarmi është çdo strukturë që synon të shërbejë si një ndërmjetës midis një personi që raporton një emergjencë dhe një qendre të koordinimit të shpëtimit ose nënqendrës së shpëtimit.

Faza e Alarmit është një situatë kur mendohet se mjeti ajror/detar dhe personat në bordin e tij ose njësia tokësore janë të pasigurta.

Faza e rrezikut është një situatë në të cilën ekziston një bindje e arsyeshme dhe është e sigurt se personi/personat apo mjeti ajror/detar dhe personat në bordin e tij gjenden në rrezik serioz ose kanë nevojë për ndihmë të menjëhershme.

Ulje mbi ujë është ulja e detyruar e një avionit mbi ujë.

Faza e emergjencës është një term i përgjithshëm që nënkupton, sipas rastit, fazën e pasigurisë, fazën e vigjilencës, ose fazën e rrezikut.

JRCC është Qendra e Përbashkët e Koordinim-Shpëtimit, përgjegjëse për operacionet aeronautike dhe detare të kërkimit e të shpëtimit.

Operatori është një person, organizatë ose subjekt i angazhuar ose që ofron të angazhohet në një operim avioni.

Piloti në komandë është piloti i caktuar nga operatori, ose në rastin e aviacionit të përgjithshëm, pronari, si komandant dhe i ngarkuar për kryerjen e sigurt të një fluturimi.

Shpëtim është një operacion për të shpëtuar personat në rrezik, për të siguruar nevojat e tyre fillestare mjekësore ose të tjera dhe për t'i dorëzuar ata një vend të sigurtë.

“RCC” është Qendra e Koordinimit të Shpëtimit, njësi përgjegjëse e organizimit të shërbimeve të kërkim-shpëtimit dhe për koordinimin e kryerjes së operacioneve të kërkimit e të shpëtimit brenda një rajoni kërkimi dhe shpëtimi.

Nënqendra e shpëtimit (NQSH) është një njësi në varësi të një qendre koordinimi të shpëtimit, e krijuar për të ndihmuar këtë të fundit sipas dispozitave të veçanta të autoriteteve përgjegjëse.

Kërkim është një operacion i koordinuar zakonisht nga një qendër e koordinimit të shpëtimit ose nga nënqendra e shpëtimit duke përdorur personelin dhe pajisjet e disponueshme për të lokalizuar personat në rrezik.

Avion kërkimi dhe shpëtimi është çdo mjet i përcaktuar si avion sipas përkufizimit të Kodit Ajaoror, i pajisur me pajisje të specializuara të përshtatshme për kryerjen efikase të misioneve të kërkimit dhe shpëtimit.

Strukturë e kërkimit dhe shpëtimit është çdo aset i lëvizshëm, duke përfshirë njësitë e përcaktuara të kërkimit dhe shpëtimit, që përdoret për të kryer operacione kërkim-shpëtimi.

Shërbimi i kërkim-shpëtimit është kryerja e funksioneve të monitorimit të rreziqeve, komunikimit, koordinimit dhe kërkim-shpëtimit, ndihmës mjekësore fillestare ose evakuimit mjekësor, nëpërmjet përdorimit të aseteve publike dhe private, duke përfshirë avionët bashkëpunues, anijet dhe mjetet dhe strukturat e tjera.

Rajoni i Kërkimit dhe Shpëtimit (RKSH) është një zonë me përmasa të përcaktuara, e lidhur me një qendër koordinimi të shpëtimit, brenda së cilës ofrohen shërbimet e kërkim-shpëtimit.

Njësia e kërkim-shpëtimit është një aset i lëvizshëm i përbërë nga personel i trajnuar dhe i pajisur me pajisje të përshtatshme për kryerjen e shpejtë të operacioneve të kërkim-shpëtimit.

Shteti i Regjistrimit është shteti në regjistrin e të cilit është regjistruar avioni.

Faza e paqartësisë/pasigurisë është një situatë kur ekziston paqartësia për sigurinë e mjetit ajror dhe të personave në bordin e tij.

KAPITULLI II ORGANIZIMI

2.1 Shërbimet e kërkim-shpëtimit

2.1.1 Ofrimi i shërbimeve të kërkim – shpëtimit në Republikën e Shqipërisë organizohet me qëllim që ndihma t'u jepet personave në rrezik në incidentet dhe aksidentet e aviacionit civil. Këto shërbime ofrohen individualisht ose në bashkëpunim me shtetet tjera të rajonit dhe do të jenë në dispozicion 24/7 përmes institucioneve përkatëse.

2.1.1.1 Pjesët në det të hapur ose zonat me sovranitet të pacaktuar për të cilat do të ngrihen shërbimet e kërkim – shpëtimit, do të përcaktohen në bazë të marrëveshjeve rajonale të lundrimit ajror. AAC në bashkëpunim me Qendrën Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit, individualisht ose në bashkëpunim me Shtetet e tjera, do të sigurohen që shërbimet të ngrihen dhe ofrohen në përputhje me dispozitat e kësaj rregulloreje.

Shprehja “marrëveshjet rajonale të lundrimit ajror” i referohet marrëveshjeve të miratuara nga Këshilli i ICAO-s, zakonisht sipas këshillave të Takimeve Rajonale të Lundrimit Ajror.

2.1.1.2 Elementet bazë të shërbimeve të kërkim – shpëtimit përfshijnë një kuadër ligjor, një autoritet përgjegjës, asetet e organizuara në dispozicion, struktura komunikimi dhe një fuqi punëtore të aftë për koordinim dhe funksione operacionale.

2.1.1.3 Shërbimet e kërkim-shpëtimit do të krijojnë procese për të përmirësuar ofrimin e shërbimeve, duke përfshirë aspektet e planifikimit, marrëveshjet dhe trajnimet e bashkëpunimit vendas dhe ndërkombëtar.

2.1.2 Ofrimi i ndihmës për avionët në rrezik dhe për të mbijetuarit e aksidenteve aeronautike, do të kryhet pavarësisht nga kombësia ose statusi i personave të tillë ose rrethanat në të cilat ndodhen këta persona.

2.1.3 Njësitë e kërkim-shpëtimit dhe strukturat e tjera të disponueshme do të përdoren për të ndihmuar çdo avion ose pasagjerë të tij që janë ose duket se janë në një gjendje emergjence.

2.1.4 Kur qendrat e veçanta të koordinimit të shpëtimit aeronautik dhe detar i shërbejnë të njëjtës zonë, do të garantohet koordinimi praktik më i ngushtë i mundshëm ndërmjet qendrave.

2.1.5 Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit duhet të lehtësojë përputhshmërinë dhe bashkëpunimin ndërmjet shërbimeve të tjera të kërkim – shpëtimit aeronautik dhe detar.

2.1.6 Kur është e mundur mund të krijohen qendra të përbashkëta koordinuese të shpëtimit për të koordinuar operacionet e kërkim-shpëtimit aero-detar dhe detar.

2.2 Rajoni i kërkim-shpëtimit

2.2.1 Rajoni i kërkim – shpëtimit nuk duhet të mbivendoset dhe rajonet fqinje duhet të jenë në vazhdimësi.

2.2.2 Rajoni i kërkim-shpëtimit ngrihet për të siguruar praninë e infrastrukturës së përshtatshme të komunikimit, kalimin efikas të alarmit të rrezikut dhe koordinimin e duhur operacional për të mbështetur në mënyrë efektive shërbimet e kërkim – shpëtimit.

2.2.3 Shtetet fqinje mund të bashkëpunojnë për të krijuar shërbime të kërkim-shpëtimit brenda një rajoni të vetëm RSH.

2.2.4 Përcaktimi i rajonit të kërkim-shpëtimit përcaktohet në bazë të vlerësimeve teknike dhe operationale dhe nuk lidhet me përcaktimin e kufijve ndërmjet shteteve.

2.2.5 Rajoni i kërkim – shpëtimit, për aq sa është e mundur, duhet të përkohet me rajonet përkatëse të informacionit të fluturimit dhe, në lidhje me ato zona mbi det të hapur, rajonet e kërkimit dhe shpëtimit detar.

2.3 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit dhe nënqendrat e shpëtimit

Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit mund të jetë e lidhur me një rajon kërkim-shpëtimi, i cili, në përputhje me marrëveshjet rajonale të lundrimit ajror, shtrihet në një zonë më të madhe se hapësira ajrore e tij sovranë.

2.3.2 Kur e gjitha ose një pjesë e hapësirës ajrore e Republikës së Shqipërisë përfshihet në një rajon kërkim-shpëtimi, të lidhur me një qendër koordinimi të shpëtimit në një Shtet tjetër, Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit duhet të krijojë një nënqendër shpëtimi të varur nga struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit kudo që kjo do të përmirësonte efikasitetin e shërbimeve të kërkim-shpëtimit brenda territorit të tij.

2.3.3 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit dhe, sipas rastit, nënqendër e shpëtimit, do të kenë 24 orë në ditë staf të trajnuar dhe të aftë në përdorimin e gjuhës së përdorur për komunikimet radiotelefonike.

2.3.4 Personeli i strukturës përgjegjëse të koordinimit të shpëtimit, i përfshirë në kryerjen e komunikimeve radiotelefonike duhet të jetë i aftë në përdorimin e gjuhës angleze.

2.3.5 Në zonat ku pajisjet publike të telekomunikacionit nuk lejojnë personat që vëzhgojnë një avion në rast emergjence të njoftojnë strukturën përgjegjëse të koordinimit të shpëtimit në fjalë drejtpërdrejt dhe menjëherë, duhet të caktohen njësi të përshtatshme të shërbimeve publike ose private si post lajmërimi.

2.3.6 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit dhe, sipas rastit, nënqendër e shpëtimit do të mbajë kontakte të përditësuara në Drejtorinë e Kontrollit të OPS.

2.3.7 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit dhe, sipas rastit, nënqendër e shpëtimit do të pajtohet dhe do të mbajë aksesin në bazen e të dhënave për vendndodhjen e avionëve në rrezik (LADR).

Udhëzime mbi përdorimin e Drejtorisë së Kontrollit të Ops dhe të LADR-së jepen në Manualin mbi Sistemin Global të Rrezikut Aeronautik dhe Sistemit të Sigurisë në Operim (GADSS) (Doc 10165).

2.4 Komunikimet e kërkim – shpëtimit

2.4.1 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit duhet të ketë mjete të komunikimit të dyanshëm, të shpejtë dhe të besueshme me:

- a) njësitë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror;
- b) nënqendrat vartëse të shpëtimit;
- c) stacionet e duhura për gjetjen e drejtimit dhe fiksimin e pozicionit;
- ç) sipas rastit, radiostacionet bregdetare të aftë për të lajmëruar dhe komunikuar me mjetet e sipërfaqes në rajon;
- d) shtabin e njësive të kërkim-shpëtimit në rajon;
- dh) të gjitha qendrat e koordinimit të shpëtimit detar në rajon dhe qendrat e koordinimit të shpëtimit aeronautik, detar ose të përbashkët në rajonet ngjitur;
- e) një zyrë të caktuar meteorologjike ose një zyrë vëzhgimi meteorologjik;
- ë) njësitë e kërkim – shpëtimit;
- f) postat e lajmërimit; dhe
- g) Qendrën e Kontrollit të Misionit Cospas – Sarsat që shërben në rajonin e kërkim – shpëtimit.

Qendrat koordinuese të shpëtimit detar janë identifikuar në dokumentet përkatëse të Organizatës Ndërkombëtare Detare.

2.4.2 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit duhet të ketë mjete të komunikimit të dyanshëm, të shpejtë dhe të besueshëm me:

- a) nënqendrat e shpëtimit ngjitur me të;
- b) një zyrë meteorologjike ose një zyrë vëzhgimi meteorologjik;
- c) njësitë e kërkim – shpëtimit; dhe
- d) postat e lajmërimit.

2.5 Njësitë e kërkim-shpëtimit

2.5.1 Ministria e Mbrojtjes përcakton si njësi të kërkim – shpëtimit elementë publikë ose privatë të vendosura dhe pajisura në mënyrë të përshtatshme për operacionet e kërkim – shpëtimit:

Njësitë dhe strukturat minimale të nevojshme për ofrimin e operacioneve të kërkim – shpëtimit brenda një rajoni të kërkim – shpëtimit përcaktohen nga marrëveshjet rajonale të lundrimit ajror dhe janë të specifikuara në publikimet përkatëse të Planit të Lundrimit Ajror dhe Dokumentit për Zbatimin e Shërbimeve dhe Strukturave.

2.5.2 Ministria e Mbrojtjes, përgatit Planin Kombëtar të Kërkim – Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë, në të cilin do të përcaktojë elementet publike ose private të cilat nuk kualifikohen si njësi kërkim – shpëtimi, por megjithatë janë në gjendje të marrin pjesë në operacionet e kërkim – shpëtimit.

2.6 Pajisjet e kërkim-shpëtimit

2.6.1 Njësitë e kërkim-shpëtimit duhet të pajisen me pajisje për lokalizimin e menjëhershëm dhe për ofrimin e ndihmës së përshtatshme në vendin e aksidentit.

2.6.2 Çdo njësi kërkim-shpëtimi duhet të ketë mjete të komunikimit të dyanshëm, të shpejtë dhe të besueshëm, me strukturat e tjera të kërkim-shpëtimit të përfshira në të njëjtin operacion.

2.6.3 Çdo avion kërkimi dhe shpëtimi duhet të jetë i pajisur për të qenë në gjendje të komunikojë në frekuencat aeronautike të rrezeve dhe ato të vendngjarjes dhe në frekuenca të tjera që mund të përcaktohen.

2.6.4 Çdo avion kërkimi dhe shpëtimi duhet të pajiset me një pajisje për të lokalizuar frekuencat e fatkeqësisë.

Kërkesat e mbajtjes së transmetuesit të lokalizimit të urgjencës (TLU) janë dhënë në aneksin 6, Ppjesët I, II dhe III.

Specifikimet për TLU jepen në aneksin 10, vëllimi III.

2.6.5 Çdo avion kërkimi dhe shpëtimi, kur përdoret për kërkim dhe shpëtim mbi zonat detare, duhet të jetë i pajisur me mjete komunikimi që të jetë në gjendje të komunikojë me anije.

Deri në 25 nëntor 2026, shumë anije mund të komunikojnë me avionët në 2182 kHz, 4125 kHz dhe 121.5 MHz. Megjithatë, këto frekuenca, dhe në veçanti 121.5 MHz, mund të mos monitorohen rregullisht nga anijet.

Nga 26 nëntori 2026, shumë anije mund të komunikojnë me avionët në 2182 kHz, 4125 kHz dhe 121.5 MHz dhe 123.1 MHz. Megjithatë, këto frekuenca, dhe në veçanti 121.5 MHz dhe 123.1 MHz, mund të mos monitorohen rregullisht nga anijet. Në vend të tyre, anijet monitorojnë Kanalin 16 (156.8 MHz), frekuencën ndërkombëtare detare për rreziqet, sigurinë dhe komunikimet hyrëse.

2.6.6 Çdo avion kërkimi dhe shpëtimi, kur përdoret për kërkim dhe shpëtim në zonat detare, duhet të mbajë një kopje të Kodit Ndërkombëtar të Sinjaleve për të mundësuar tejkalimin e vështirësive gjuhësore që mund të hasen në komunikimin me anijet.

Kodi Ndërkombëtar i Sinjaleve botohet në anglisht, frëngjisht dhe spanjisht nga Organizata Ndërkombëtare Detare në formën e dokumenteve I994E, I995F dhe I996S.

2.6.7 Përveç rasteve kur dihet se nuk ka nevojë të sigurohen furnizime për të mbijetuarit nga ajri, të paktën një avion që merr pjesë në një operacion kërkim – shpëtimi duhet të mbajë pajisje mbijetese të lëshueshme.

2.6.8 Ministria e Mbrojtjes do të vendosë, në aerodromet e përshtatshme pajisje mbijetese të paketuara në mënyrë të përshtatshme për t'u lëshuar nga avioni.

2.6.9 Që nga 26 nëntor 2026, çdo avion kërkimi dhe shpëtimi, kur përdoret për kërkim-shpëtim mbi zonat detare, duhet të ketë një pajisje të lëshueshme për matjen e shmagies aktuale të sipërfaqes së ujit.

KAPITULLI III BASHKËPUNIMI

3.1 Bashkëpunimi ndërmjet shteteve

3.1.1 Ministria e Mbrojtjes nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit do të koordinojë organizatat e saj të kërkim – shpëtimit me ato të shteteve fqinje.

3.1.2 Operacionet e kërkim-shpëtimit duhet, kurdo që është e nevojshme, të bashkërendohen me ato të shteteve fqinje, veçanërisht kur këto operacione janë afër rajoneve të kërkim-shpëtimit në vazhdimësi.

3.1.2.1 Për aq sa është e mundur, do të zhvillohen plane të përbashkëta për kërkimin dhe shpëtimin dhe procedura për të lehtësuar koordinimin e operacioneve të kërkimit dhe shpëtimit me ato të shteteve fqinje.

3.1.3 Në varësi të kushteve që mund të përcaktohen nga ligji për kërkim shpëtimin do të lejohet hyrja e menjëhershme në territorin e Republikës së Shqipërisë të njësive të kërkim-shpëtimit të shteteve të tjera me qëllim të kërkimit të vendit të aksidenteve të avionëve dhe shpëtimit të të mbijetuarve të këtyre aksidenteve.

3.1.4 Ministria e Mbrojtjes nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Kërkim – Shpëtimit në rast se dëshiron që njësitë e saj të kërkim – shpëtimit të hyjnë në territorin e një Shteti tjetër për qëllime kërkimi dhe shpëtimi, do të dërgojë një kërkesë, duke dhënë detaje të plota të misionit të parashikuar dhe nevojën për të, tek qendra e koordinimit të shpëtimit të Shtetit në fjalë ose një autoritet tjetër që është caktuar nga ai Shtet.

Në të dyja rastet operacionet e kërkim shpëtimit drejtohen nga strukturat operationale të kërkim shpëtimit të vëndëve ku kryhen misionet e kërkim – shpëtimit.

3.1.4.1 Në rastin kur një kërkesë e tillë vjen nga një qëndër e huaj për Shqipërinë, Qendra Kombëtare të Kërkim – Shpëtimit në Ministrinë e Mbrojtjes do të:

- pranojnë menjëherë marrjen e një kërkesë të tillë, dhe
- sa më shpejt të jetë e mundur, të tregojnë kushtet, nëse ka, në të cilat mund të ndërmerret misioni i parashikuar.

3.1.5 Me qëllim forcimin e bashkëpunimit dhe koordinimin e kërkim – shpëtimit do të lidhen marrëveshje me shtetet fqinje, duke përcaktuar kushtet për hyrjen e njësive të kërkim – shpëtimit të njëri-tjetrit në territoret e tyre përkatëse. Këto marrëveshje duhet gjithashtu të parashikojnë përsheptimin e hyrjes së njësive të tilla me sa më pak formalitete të mundshme.

3.1.6 Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit autorizohet që:

a) të kërkojë nga qendrat e koordinimit të shpëtimit të vendeve fqinje një ndihmë të tillë, duke përfshirë avionët, anijet, personat ose pajisjet, sipas nevojës;

b) të japë çdo leje të nevojshme për hyrjen e këtyre avionëve, anijeve, personave ose pajisjeve në territorin e tij; dhe

c) të bëjë marrëveshjet e nevojshme me autoritetet përkatëse doganore, të emigracionit ose autoritetet e tjera me synimin për të përsheptuar një hyrje të tillë.

3.1.7 Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit do të autorizohet për të ofruar, kur kërkohet ndihmë nga qendrat e tjera të koordinimit të shpëtimit të vendeve fqinje, duke përfshirë ndihmën në formën e avionëve, anijeve, personave ose pajisjeve.

3.1.8 Deri në 25 nëntor 2026, me qëllim promovimin e efikasitetit të kërkim – shpëtimit duhet të merren masa për stërvitje të përbashkëta trajnimi që përfshijnë njësitë e kërkim – shpëtimit brenda vendit, si dhe ato të shteteve dhe operatorëve të tjerë.

3.1.8 Nga 26 nëntori 2026, me qëllim promovimin e efikasitetit të kërkim – shpëtimit duhet të merren masa për stërvitje të përbashkëta trajnimi që përfshijnë qendrat e koordinimit të shpëtimit, nënqendrat e shpëtimit dhe njësitë e kërkim – shpëtimit, brenda vendit, si dhe ato të Shteteve dhe operatorëve të tjerë.

3.1.9 Duhet të bëhen marrëveshje për vizita periodike ndërlidhëse nga personeli i Qendrës Kombëtare të Kërkim – Shpëtimit dhe nënqendrave të saj të Kërkim – Shpëtimit me qendrat e shteteve fqinje.

3.2 Bashkëpunimi me shërbimet e tjera

3.2.1 Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit do të marrë masa që të gjithë avionët, anijet dhe shërbimet dhe strukturat lokale që nuk janë pjesë e organizatës së kërkim-shpëtimit, të bashkëpunojnë plotësisht me këto të fundit në kërkim – shpëtim dhe të ofrojnë çdo ndihmë të mundshme për të mbijetuarit e aksidenteve të avionëve.

3.2.2 Duhet të sigurohet koordinimi më i afërt i mundshëm ndërmjet autoriteteve përkatëse aeronautike dhe detare për të ofruar shërbimet më efektive dhe efikase të kërkim – shpëtimit.

3.2.3 Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit do të sigurojë që shërbimet e tyre të kërkimit dhe shpëtimit të bashkëpunojnë me ata që janë përgjegjës për hetimin e aksidenteve dhe me ata që janë përgjegjës për kujdesin e atyre që kanë vuajtur nga aksidenti.

3.2.4 Për të lehtësuar hetimin e aksidentit, njësitë e shpëtimit, kur është e mundur, duhet të shoqërohen nga persona të kualifikuar në kryerjen e hetimeve të aksidenteve ajrore.

3.2.5 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit caktohet si Pikë Kombëtare Kontakti Kërkimi dhe Shpëtimi (SPOC) për marrjen e të dhënave të rrezikut nga Cospas-Sarsat, në dispozicion 24 orë në ditë, që të sigurojë njoftimin në kohë të strukturave operacionale të kërkim – shpëtimit për fillimin e operacioneve të kërkim – shpëtimit.

3.3 Shpërndarja e informacionit

3.3.1 Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit do të publikojë dhe shpërndajë të gjithë informacionin e nevojshëm për hyrjen e njësive të kërkimit dhe shpëtimit të shteteve të tjera në territorin e Republikës së Shqipërisë ose, në mënyrë alternative, të përfshijnë këtë informacion në marrëveshjet për shërbimin e kërkim-shpëtimit.

3.3.2 Kur nga një informacion i tillë mund të përfitojë ofrimi i shërbimeve të kërkim – shpëtimit, duhet vënë në dispozicion, nëpërmjet qendrave të koordinimit të shpëtimit ose agjencive të tjera, informacion në lidhje me planet e tyre për operacionet e kërkim – shpëtimit.

3.3.3 Për aq sa është e mundur, duhet shpërndarë informacioni për publikun e gjerë dhe autoritetet e reagimit ndaj emergjencave, në lidhje me veprimet që duhen ndërmarrë, kur ka

arsye për të besuar, se situata emergjente e një avioni, mund të bëhet shkak për shqetësim publik ose kërkojnë një përgjigje të përgjithshme emergjente.

KAPITULLI IV MASAT PËRGATITORE

4.1 Informacioni përgatitor

4.1.1 Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit duhet të ketë në dispozicion në çdo kohë informacion të përditësuar në lidhje me sa vijon për sa i përket rajonit të saj të kërkim – shpëtimit:

- a) njësité e kërkim – shpëtimit, nënqendrat e shpëtimit dhe postat e lajmërimit;
- b) njësité e shërbimeve të trafikut ajror;
- c) mjetet e komunikimit që mund të përdoren në operacionet e kërkim – shpëtimit;
- d) adresat dhe numrat e telefonit të të gjithë operatorëve, ose përfaqësuesve të tyre të caktuar, të angazhuar në operacione në rajon; dhe
- e) çdo burim tjetër publik dhe privat, duke përfshirë strukturat mjekësore dhe transportuese që ka të ngjarë të jenë të dobishme në kërkim dhe shpëtim.

4.1.2 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit duhet të ketë në dispozicion të gjitha informacionet e tjera me interes për kërkimin dhe shpëtimin, duke përfshirë informacionin në lidhje me:

- a) vendndodhjet, shenjat e thirrjes, orët e rojes dhe frekuencat e të gjitha stacioneve radio që mund të përdoren në mbështetje të operacioneve të kërkim – shpëtimit;
- b) vendndodhjet dhe orët e rojes të shërbimeve që mbajnë nën vëzhgim frekuencat e radios dhe frekuencat e vëzhguara;
- c) vendndodhjet ku ruhen furnizimet e pajisjeve të urgjencës dhe të mbijetesës që mund të lëshohen nga avioni; dhe
- ç) strukturat për të cilat dihet se mund të ngatërrohen dhe konsiderohen si rrënoja të pagjetura ose të paraportuara, veçanërisht nëse shihen nga ajri.
- d) nga 26 nëntori 2026, pozicionin, kursin dhe shpejtësinë e avionëve që mund të jenë në gjendje të ofrojnë ndihmë për avionët në rrezik; dhe
- dh) nga 26 nëntori 2026, kur rajoni i kërkim – shpëtimit përfshin zonat detare, pozicionin, kursin dhe shpejtësinë e anijeve që mund të jenë në gjendje të ofrojnë ndihmë për avionët në rrezik.

4.1.3 Deri në 25 nëntor 2026, struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit, rajoni i kërkim-shpëtimit i së cilës përfshin zonat detare, duhet të ketë akses të menjëhershëm në informacion në lidhje me pozicionin, kursin dhe shpejtësinë e anijeve brenda zonave të tilla që mund të jenë në gjendje të ofrojnë ndihmë për avionët në fatkeqësi dhe informacion si të kontaktojnë me to.

Ky informacion ose mund të ruhet në strukturën përgjegjëse të koordinimit të shpëtimit ose të jetë lehtësisht i referueshëm.

4.1.4 Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit duhet, individualisht ose në bashkëpunim me Shtetet e tjera, ose të krijojnë sisteme raportimi të anijeve në bashkëpunim me autoritetet detare ose të organizojnë lidhje komunikimi me Amver ose sistemet rajonale të raportimit të anijeve për të lehtësuar operacionet e kërkim – shpëtimit në det.

Amver është një sistem bashkëpunimi ndërkombëtar i raportimit të anijeve me mbulim mbarëbotëror që është i disponueshëm për t'u konsultuar nga të gjitha qendrat e koordinimit të shpëtimit. Një numër shtetesh kontraktuese operojnë gjithashtu sisteme rajonale të raportimit të anijeve.

4.2 Planet e operimit

4.2.1 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit do të përgatisë plane të detajuara operimi për kryerjen e operacioneve të kërkim – shpëtimit brenda rajonit të saj të kërkim – shpëtimit.

4.2.2 Planet e operimit të kërkim – shpëtimit duhet të zhvillohen së bashku me përfaqësuesit e operatorëve dhe shërbime të tjera publike ose private që mund të ndihmojnë në ofrimin e shërbimeve të kërkim – shpëtimit ose të përfitojnë prej tyre, duke marrë parasysh që numri i të mbijetuarve mund të jetë i lartë.

4.2.3 Planet e operimit do të specifikojnë masat për shërbimin dhe furnizimin me karburant, për aq sa është e mundur, të mjeteve ajrore, anijeve dhe automjeteve të përdorura në operacionet e kërkim – shpëtimit, duke përfshirë ato të vëna në dispozicion nga Shtetet e tjera.

4.2.4 Planet e operimit të kërkim – shpëtimit duhet të përmbajnë detaje në lidhje me veprimet që duhet të ndërmerren nga ata persona të përfshirë në kërkim – shpëtim, duke përfshirë:

a) mënyrën se si do të kryhen operacionet e kërkim – shpëtimit në rajonin e kërkim-shpëtimit;

b) përdorimin e sistemeve dhe strukturave të disponueshme të komunikimit;

c) veprimet që do të ndërmerren së bashku me qendrat e tjera të koordinimit të shpëtimit;

ç) metodat e lajmërimit të avionëve në fluturim e sipër dhe anijeve në det;

d) detyrat dhe përgjegjësitë e personave të caktuar për kërkim – shpëtim;

dh) rivendosjen e mundshme të pajisjeve që mund të jetë bërë e nevojshme nga kushtet meteorologjike ose të tjera;

e) metodat për marrjen e informacionit thelbësor në lidhje me operacionet e kërkim-shpëtimit, të tilla si raportet dhe parashikimet e motit, NOTAM-in përkatës, etj.;

ë) metodat për marrjen, nga qendrat e tjera të koordinimit të shpëtimit, të një ndihme të tillë, duke përfshirë avionët, anijet, personat ose pajisjet, sipas nevojës;

f) metodat për të ndihmuar avionët në rrezik që detyrohen të ulen mbi ujë për t'u takuar me mjetet mbi sipërfaqen e ujit;

g) metodat për të ndihmuar kërkim – shpëtimin ose avionët e tjerë për të shkuar drejt avionit në rrezik; dhe

gj) veprimet bashkëpunuese që do të ndërmerren në bashkëpunim me njësitë e shërbimeve të trafikut ajror dhe autoritetet e tjera të interesuara për të ndihmuar avionët e njohur ose që besohet se janë subjekt i ndërhyrjeve të paligjshme.

h) që nga 26 nëntori, metodat për marrjen e miratimit për të lejuar njësitë e kërkim – shpëtimit nga një shtet ndihmës për të hyrë në territorin e Republikës së Shqipërisë.

4.2.5 Planet e operacionit të kërkim-shpëtimit duhet të integrohen me planet e emergjencave të aeroportit për të ofruar shërbime shpëtimi në afërsi të aerodromeve, duke përfshirë, për aerodromet bregdetare, zonat ujore.

4.3 Njësitë e kërkim-shpëtimit

4.3.1 Çdo njësi e kërkim-shpëtimit duhet:

a) të jetë e vetëdijshme për të gjitha pjesët e planeve të operacioneve të parashikuara në pikën 4.2 që janë të nevojshme për kryerjen efektive të detyrave të saj; dhe

b) të informojë qendrën e koordinimit të shpëtimit për gatishmërinë e saj.

4.3.2 Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit do të:

a) mbajë në gatishmëri numrin e kërkuar të strukturave të kërkim – shpëtimit; dhe

b) mbajë furnizime të përshtatshme me racione, pajisje mjekësore, pajisje sinjalizuese dhe pajisje të tjera të mbijetesës dhe shpëtimit.

4.4 Stërvitje dhe ushtrime.

Deri në 25 nëntor 2026, për të arritur dhe ruajtur efikasitetin maksimal në kërkim – shpëtim, Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit do të sigurojë trajnim të rregullt të personelit të tyre të kërkim – shpëtimit dhe do të organizojnë ushtrime të përshtatshme kërkim – shpëtimi.

Nga 26 nëntori 2026, për të arritur dhe ruajtur efikasitetin maksimal në kërkim – shpëtim, Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit do të sigurojë trajnim të rregullt dhe ushtrime për personelin e tyre të kërkim – shpëtimit, të cilat përfshijnë ambjente tokësore dhe detare sipas nevojës, dhe që përmbajnë elemente të kërkimit ashtu edhe të shpëtimit dhe që zhvillohen larg zonave të aeroporteve.

Nevoja për trajnime dhe ushtrime të rregullta mund të reduktohet në përputhje me frekuencën e operacioneve reale të kërkim – shpëtimit, nëse këto operacione tregojnë një performancë të kënaqshme dhe efektive në kërkim – shpëtim.

4.5 Rrënojat.

(E aplikueshme deri në 25 nëntor 2026)

Duhet të sigurohet që rrënojat që rezultojnë nga aksidentet e avionëve brenda territorit të tij ose, në rast aksidentesh në det të hapur ose në zona me sovranitet të pacaktuar, brenda rajoneve të kërkim – shpëtimit për të cilat është përgjegjës, të hiqet, fshihet ose shënohet pas përfundimit të hetimit të aksidentit, nëse prania e tij mund të përbëjë rrezik ose të ngatërrojë operacionet e mëvonshme të kërkim – shpëtimit.

4.5 Vendet e aksidentit dhe rrënojat.

(E aplikueshme nga 26 nëntori 2026)

4.5.1 Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit duhet të sigurojë që personeli i kërkim-shpëtimit të cilit mund t'i kërkohet të përgjigjet në vendin e aksidentit të një avioni, janë të trajnuar për menaxhimin e rreziqeve të lidhura me shëndetin në punë.

Udhëzimet në lidhje me praktikën efektive të shëndetit në punë në vendet e aksidenteve të avionëve përmbahen në Manualin e Hetimit të Aksidenteve dhe Incidenteve të Avionit, pjesa I – Organizimi dhe Planifikimi (Dokumenti 9756) dhe Qarkorja 315 – Rreziqet në Vendet e aksidenteve të avionëve.

4.5.2 Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit duhet të sigurojë që rrënojat që rezultojnë nga aksidentet e avionëve brenda territorit të saj ose, në rast aksidentesh në det të hapur ose në zona me sovranitet të papërcaktuar, brenda kërkimit dhe shpëtimit rajonet për të cilat është përgjegjës, hiqet, fshihet ose hartohet pas përfundimit të hetimit të aksidentit, nëse prania mund të përbëjë rrezik ose të ngatërrojë operacionet e mëvonshme të kërkim – shpëtimit.

KAPITULLI V PROCEDURAT E OPERIMIT

5.1 Informacion në lidhje me emergjencat

5.1.1 Çdo autoritet ose çdo element i sistemit të kërkim – shpëtimit që ka arsye të besojë se një avion ka një emergjencë duhet t'i japë menjëherë të gjitha informacionet e disponueshme strukturës përgjegjëse të koordinimit të shpëtimit.

5.1.2 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit, menjëherë pas marrjes së informacionit në lidhje me avionët në rast emergjence, vlerësojnë informacionin e tillë dhe vlerësojnë shtrirjen e operacionit të kërkuar.

5.1.3 Kur informacioni në lidhje me avionët në rast emergjence merret nga burime të tjera përveç njësive të shërbimeve të trafikut ajror, struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit do të përcaktojë se cilës fazë emergjente i korrespondon situata dhe do të zbatojë procedurat e zbatueshme për atë fazë.

5.2 Procedurat për strukturën përgjegjëse të koordinimit të shpëtimit gjatë fazave të emergjencës.

5.2.1 Faza e pasigurisë

Me shfaqjen e një faze pasigurie, struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit do të bashkëpunojë maksimalisht me njësitë e shërbimeve të trafikut ajror dhe agjencitë dhe shërbimet e tjera përkatëse në mënyrë që raportet e ardhura të vlerësohen sa më shpejtë.

5.2.2 Faza e alarmit

Me shfaqjen e një faze alarmi, struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit duhet të lajmërojë menjëherë njësitë e kërkim – shpëtimit dhe të fillojë çdo veprim të nevojshëm.

5.2.3 Faza e rrezikut

Me shfaqjen e një faze rreziku, struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit duhet:

a) të fillojë menjëherë veprimet nga njësitë e kërkim – shpëtimit në përputhje me planin e duhur të operacionit;

b) të sigurohet për pozicionin e avionit, të vlerësojë shkallën e pasigurisë së këtij pozicioni dhe, në bazë të këtij informacioni dhe rrethanave, të përcaktojë shtrirjen e zonës që do të kontrollohet;

c) të njoftojë operatorin, kur është e mundur, dhe ta mbajë operatorin të informuar për zhvillimet;

ç) të njoftojë qendrat e tjera të koordinimit të shpëtimit, ndihma e të cilave duket të jetë e nevojshme, ose që mund të përfshihen në operacion;

d) të njoftojë njësinë e shërbimeve të trafikut ajror përkatëse, kur është marrë informacioni për emergjencën nga një burim tjetër;

dh) të kërkojë në një fazë të hershme që avionë, anije, stacione bregdetare dhe shërbime të tjera që nuk përfshihen në mënyrë specifike në planin përkatës të operacioneve dhe janë në gjendje të ndihmojnë që:

1) të mbajnë turne roje për dëgjimin e transmetimeve nga avionë në rrezik, pajisje radio mbijetese ose një TLU (ELT);

Deri në 25 nëntor 2026, frekuencat e përfshira në specifikimet për TLU-të/ ELT e dhëna në shtojcën 10, vëllimi III, janë 121,5 MHz dhe 406 MHz.

Nga 26 nëntori 2026, frekuencat e përfshira në specifikimet për TLU-të/ELT e dhëna në shtojcën 10, vëllimi III, janë 121,5 MHz, 406 MHz deri në 406,1 MHz. Plani i caktimit të kanalit Cospas-Sarsat 406 MHz është i përfshire në Dokumentin Cospas-Sarsat C/S T.012.

2) të ndihmojë avionin në rrezik aq sa është e mundur; dhe

3) të informojë qendrën e koordinimit të shpëtimit për çdo zhvillim;

e) nga informacioni i disponueshëm, të hartojë një plan të detajuar veprimi për kryerjen e operacionit të kërkimit dhe/ose shpëtimit të nevojshëm dhe ta komunikojë këtë plan për udhëzimin e autoriteteve që drejtpërsëdrejti drejtojnë zhvillimin e një operacioni të tillë;

ë) të përshtasë sipas nevojës, në bazë të rrethanave që ndryshojnë, planin e detajuar të veprimit;

f) të njoftojë autoritetet përkatëse të hetimit të aksidentit; dhe

g) të njoftojë Shtetin e Regjistrimit të avionit.

Rendi në të cilin përshkruhen këto veprime duhet të ndiqet përveç rasteve kur rrethanat e diktojnë ndryshe.

5.2.4 Fillimi i veprimeve të kërkim-shpëtimit në lidhje me një avion, pozicioni i të cilit nuk dihet

Në rast se shpallet një fazë emergjente në lidhje me një avion, pozicioni i të cilit është i panjohur dhe mund të jetë në një nga dy ose më shumë rajone të kërkim – shpëtimit, do të zbatohen si më poshtë:

a) Kur një qendër e koordinimit të shpëtimit njoftohet për ekzistencën e një faze emergjence dhe nuk është në dijeni të qendrave të tjera që po ndërmarrin veprimet e duhura, ajo do të marrë

përsipër përgjegjësinë për fillimin e veprimeve të përshtatshme në përputhje me parashikimet e seksionit 5.2 të këtyre standardeve dhe të konsultohet me qendrat fqinje të koordinimit të shpëtimit me synimin e caktimit të një qendre të koordinimit të shpëtimit për të marrë përsipër përgjegjësinë menjëherë

b) Përveç rasteve kur vendoset ndryshe me marrëveshje të përbashkët të qendrave përkatëse të koordinimit të shpëtimit, qendra koordinuese e shpëtimit për të koordinuar veprimet e kërkim-shpëtimit do të jetë qendra përgjegjëse për:

- rajonin në të cilin avioni raportoi për herë të fundit pozicionin e tij; ose
- rajonin në të cilin avioni po shkonte kur pozicioni i fundit i raportuar i tij ishte në linjën që ndante dy rajone të kërkim-shpëtimit; ose
- rajoni për të cilin avioni ishte nisur kur ai nuk ishte i pajisur me radio të përshtatshme për komunikim të dyanshëm ose nuk ishte i detyruar të ruante komunikimin radio; ose
- rajoni në të cilin ndodhet vendi i rrezikut siç është identifikuar nga sistemi Cospas-Sarsat.

c) Pas shpalljes së fazës së rrezikut, struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit me përgjegjësi të përgjithshme të koordinimit do të informojë të gjitha strukturat përgjegjëse të koordinimit të shpëtimit që mund të përfshihen në operacion për të gjitha rrethanat e emergjencës dhe zhvillimeve të mëvonshme.

Po kështu, të gjitha strukturat përgjegjëse të koordinimit të shpëtimit që marrin dijeni për çdo informacion në lidhje me emergjencën duhet të informojnë strukturën përgjegjëse të koordinimit të shpëtimit që ka përgjegjësinë e përgjithshme.

5.2.5 Kalimi i informacionit tek avionët për të cilët është shpallur një fazë emergjente.

Kurdoherë që është e mundshme, struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit do t'i përcjellë njësisë së shërbimeve të trafikut ajror që i shërben rajonit të informacionit të fluturimit në të cilin operon avioni, informacionin e fillimit të kërkim – shpëtimit, në mënyrë që informacioni i tillë të mund të transmetohet tek avioni.

5.3. Procedurat ku përgjegjësia për operacionet shtrihet në dy ose më shumë shtete

Kur kryerja e operacioneve në të gjithë rajonin e kërkim – shpëtimit është përgjegjësi e më shumë se një shteti, çdo shtet i përfshirë do të ndërmarrë veprime në përputhje me planin përkatës të operacioneve kur kërkohet nga struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit të rajonit përkatës.

5.4 Procedurat për autoritetet në terren

Autoritetet që drejtojnë drejtpërsëdrejti kryerjen e operacioneve ose ndonjë pjesë të tyre do të:

- a) japin udhëzime njësisë nën drejtimin e tyre dhe do të informojnë strukturën përgjegjëse të koordinimit të shpëtimit për këto udhëzime; dhe
- b) mbajnë të informuar strukturën përgjegjëse të koordinimit të shpëtimit mbi zhvillimet.

5.5 Procedurat për strukturën përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit - përfundimi dhe pezullimi të operacioneve

5.5.1 Operacionet e kërkim – shpëtimit do të vazhdojnë, kur është e mundur, derisa të gjithë të mbijetuarit të dorëzohen në një vend të sigurt ose derisa të kenë kaluar të gjitha shpresat e arsyeshme për shpëtimin e të mbijetuarve.

5.5.2 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit normalisht do të jetë përgjegjëse për të përcaktuar se kur duhet të ndërpriten operacionet e kërkim – shpëtimit.

Qendra Kombëtare e Kërkim – Shpëtimit/Ministria e Mbrojtjes mund të kërkojnë të dhëna nga autoritetet e tjera shtetërore përkatëse në procesin e vendimmarrjes që çon në përfundimin e operacioneve të kërkim – shpëtimit.

5.5.3 Kur një operacion kërkimi dhe shpëtimi ka qenë i suksesshëm ose kur një strukturë përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit konsideron, ose informohet se nuk ekziston më një emergjencë, faza e emergjencës do të anulohet, operacioni i kërkim – shpëtimit do të ndërpritet

dhe çdo autoritet, strukturë ose shërbim që është aktivizuar ose njoftuar duhet të informohet menjëherë.

5.5.4 Nëse një operacion kërkim – shpëtimi bëhet i pamundur dhe struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit arrin në përfundimin se atje mund të ketë ende të mbijetuar, qendra do të pezullojë përkohësisht aktivitetet në vendngjarje në pritje të zhvillimeve të mëtejshme dhe do të informojë menjëherë çdo autoritet, strukturë ose shërbim që është aktivizuar ose njoftuar. Informacioni përkatës i marrë më pas do të vlerësohet dhe operacionet e kërkim – shpëtimit do të rifillojnë kur është e justifikuar dhe e mundshme.

5.6 Procedurat në vendngjarjen e një aksidenti

5.6.1 Kur struktura të shumta janë të angazhuara në operacionet e kërkim – shpëtimit në vendngjarje, struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit ose nënqendra e shpëtimit do të caktojë një ose më shumë njësi në vendngjarje për të koordinuar të gjitha veprimet për të ndihmuar në garantimin e sigurisë dhe efektivitetit të operacioneve ajrore dhe sipërfaqësore, duke marrë parasysh aftësitë e strukturës dhe kërkesat operationale.

5.6.2 Kur një pilot në komandë vëren se një avion tjetër ose një mjet sipërfaqësor është në rrezik, piloti duhet, nëse është e mundur dhe nëse nuk konsiderohet e paarsyeshme ose e panevojshme:

a) ta mbajë nën vëzhgim mjetin në rrezik derisa të detyrohet të largohet nga vendi i ngjarjes ose të këshillohet nga struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit se nuk është më e nevojshme;

b) të përcaktojë pozicionin e mjetit në rrezik;

c) sipas rastit, të raportojë në strukturën përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit ose njësinë e shërbimeve të trafikut ajror sa më shumë që të jetë e mundur nga informacioni i mëposhtëm:

- llojin e mjetit në rrezik, identifikimin dhe gjendjen e tij;
- pozicionin e tij, të shprehur në koordinatat gjeografike ose të projektuara ose me distancën dhe këndin e vërtetë nga një pikë referimi të dallueshme ose nga një mjet ndihmës lundrimi radio;

- kohën e vëzhgimit të shprehur në orë dhe minuta të Orës Universale të Koordinuar (OUK);

- numrin e personave të vëzhguar;

- nëse personat janë parë të braktisin mjetin në rrezik;

- nga 26 nëntori 2026, nëse është marrë apo observuar ndonjë sinjal rreziku, duke përfshirë pajisjet e transmetimit të emergjencave;

- kushtet e motit në vendngjarje;

- gjendjen fizike të dukshme të të mbijetuarve;

- deri në 25 nëntor 2026, rrugën më të mirë të dukshme të mbërritjes nga toka në vendngjarje;

- deri në 25 nëntor 2026, pozicionin dhe përshkrimin e çdo mjeti tjetër në zonë që mund të ndihmojë; dhe

ç) të veprojë sipas udhëzimeve nga struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit ose njësia e shërbimeve të trafikut ajror.

5.6.2.1 Deri 25 nëntor 2026, nëse avioni i parë që arrin në vendngjarjen e një aksidenti nuk është një avion kërkim-shpëtimi, ai do të marrë përgjegjësinë për aktivitetet në vendngjarje të të gjithë avionëve të tjerë që vijnë më pas derisa avioni i parë i kërkim – shpëtimit të arrijë në vendngjarjen e aksidentit. Nëse, ndërkohë, një avion i tillë nuk është në gjendje të komunikojë me qendrën përkatëse të koordinimit të shpëtimit ose njësinë e shërbimeve të trafikut ajror, ai, me marrëveshje reciproke, do t'ia dorëzojë një avioni të aftë për të komunikuar dhe mbajtur komunikime të tilla deri në mbërritjen e avionëve të parë të kërkim – shpëtimit.

5.6.2.1 Nga 26 nëntori 2026, nëse avioni i parë që arrin në vendngjarjen e rrezikut nuk është një avion kërkim – shpëtim, ai do të marrë përgjegjësinë për aktivitetet në vendngjarje të të gjithë avionëve të tjerë që vijnë më pas derisa avioni i parë i kërkim – shpëtimit të arrijë në vendngjarjen e rrezikut. Nëse, ndërkohë, një avion i tillë nuk është në gjendje të komunikojë

me qendrën përkatëse të koordinimit të shpëtimit ose njësinë e shërbimeve të trafikut ajror, ai, me marrëveshje reciproke, do t'ia dorëzojë një avioni të aftë për të komunikuar dhe mbajtur komunikime të tilla deri në mbërritjen e avionëve të parë të kërkim-shpëtimit.

5.6.3 Kur është e nevojshme që një avion të përcjellë informacion tek të mbijetuarit ose njësitë e shpëtimit në sipërfaqe, dhe komunikimi i dyanshëm nuk është i disponueshëm, ai, nëse është e mundur, duhet të lëshojë pajisje komunikimi që do të mundësonin vendosjen e kontaktit të drejtpërdrejtë, ose të përcjellë informacion duke lëshuar një mesazh me shkrim.

5.6.4 Kur një sinjal tokësor është shfaqur, avioni duhet të tregojë nëse sinjali është kuptuar apo jo me mjetet e përshkruara në 5.6.3 ose, nëse kjo nuk është e mundur, duke dhënë sinjalin e duhur vizual.

5.6.5 Kur është e nevojshme që një avion të drejtojë një mjet sipërfaqësor në vendin ku një avion ose mjet sipërfaqësor është në rrezik, avioni duhet ta bëjë këtë duke transmetuar udhëzime të sakta me çdo mjet që disponon. Nëse nuk mund të vendoset komunikim me radio, avioni duhet të japë sinjalin e duhur vizual.

Deri në 25 nëntor 2026, sinjalet vizuale ajër-toke dhe tokë-ajër publikohen vëllimin III –Dokumentit 9731.

Nga 26 nëntori 2026, sinjalet vizuale ajër-toke dhe tokë-ajër publikohen në Shtojcën dhe në Manuali Ndërkombëtar i Kërkimit dhe Shpëtimit Aeronautik dhe Detar (IAMSAR), Vëllimi III – Objektet e lëvizshme (Dokumenti 9731).

5.6.6 Nga 26 nëntori 2026, kur mban një pajisje për matjen e shmangies aktuale të sipërfaqes në përputhje me 2.6.9, një avion kërkim-shpëtimi duhet ta lëshojë pajisjen sapo të arrijë në skenën e një aksidenti.

Vendosja e pajisjeve të tilla do të ndihmojë me saktësinë e planifikimit të zonës së kërkimit dhe, për rrjedhojë, do të minimizojë kohën e kërkimit.

5.7 Procedurat për një pilot në komandë që vëren një transmetim rreziku

(E zbatueshme deri në 25 nëntor 2026)

5.7.1 Sa herë që një transmetim rreziku kapet nga një pilot në komandë i një avioni, piloti, nëse është e mundur duhet:

- a) të bëjë të njohur marrjen e transmetimit të emergjencës.
- b) të regjistrojë pozicionin e mjetit në rrezik nëse jepet;
- c) të shënojë drejtimin e transmetimit;
- d) të informojë qendrën përkatëse të koordinimit të shpëtimit ose njësinë e shërbimeve të trafikut ajror për transmetimin e rrezikut, duke dhënë të gjithë informacionin e disponueshëm; dhe
- e) sipas gjykimit të pilotit, në pritje të udhëzimeve, të vazhdojë drejt pozicionit të treguar në transmetim.

5.7 Procedurat për një pilot në komandë që vëren një transmetim rreziku

(E zbatueshme nga 26 nëntori 2026)

5.7.1 Sa herë që një transmetim rreziku kapet nga një pilot në komandë i një avioni, piloti, nëse është e mundur duhet:

- a) të bëjë të njohur marrjen e transmetimit të emergjencës.
- b) të regjistrojë pozicionin e mjetit në rrezik nëse jepet;
- c) të shënojë drejtimin e transmetimit;
- d) të informojë qendrën përkatëse të koordinimit të shpëtimit ose njësinë e shërbimeve të trafikut ajror për transmetimin e rrezikut, duke dhënë të gjithë informacionin e disponueshëm;
- e) sipas gjykimit të pilotit, në pritje të udhëzimeve, të vazhdojë drejt pozicionit të treguar në transmetim, dhe
- f) të përpiqet të vendosë komunikim me personat në rrezik.

5.7.2 Kurdoherë që një pilot monitoron 121.5 MHz dhe kap një transmetim nga një pajisje transmetimi emergjence, piloti duhet gjithashtu:

a) të regjistrojë dhe raportojë sa më shpejt që të jetë e mundur, pozicionin ku është marrë për herë të parë transmetimi;

b) të mos ndryshojë asnjë cilësim për mbyllje në radion e avionit; dhe

c) nëse është e mundur, të vazhdojë të monitorojë frekuencën deri në momentin kur sinjali të pushojë dhe informon qendren e duhur të koordinimit ose njësinë e shërbimeve të trafikut ajror të tillë.

Ruajtja e cilësimeve ekzistuese për mbylljen nga momenti i marrjes së transmetimit deri në ndërprerjen e sinjalit siguron qendrat e koordinimit të shpëtimit me vendndodhjen më të saktë të mundshme të pozicionit të rrezikut.

5.8 Sinjalet e kërkim – shpëtimit

5.8.1 Sinjalet vizuale ajër-tokë dhe tokë-ajër në Shtojcën bashkëlidhur, kur përdoren, do të kenë kuptimin e treguar aty. Ato do të përdoren vetëm për qëllimin e treguar dhe nuk do të përdoren sinjale të tjera që mund të ngatërrohen me to.

5.8.2 Pas vëzhgimit të ndonjë prej sinjaleve në Shtojcën bashkëlidhur, avioni do të ndërmarrë veprime të tilla sipas nevojës që lind nga interpretimi i sinjalit të dhënë në atë Shtojcë.

5.9 Mirëmbajtja e të dhënave

5.9.1 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit duhet të mbajë një regjistër të efikasitetit operacional të organizatës së kërkim – shpëtimit në rajonin e saj.

5.9.2 Struktura përgjegjëse e koordinimit të shpëtimit duhet të përgatisë vlerësimet e operacioneve aktuale të kërkimit dhe shpëtimit në rajonin e saj. Këto vlerësime duhet të përfshijnë çdo vërejtje përkatëse mbi procedurat e përdorura dhe mbi pajisjet e urgjencës dhe të mbijetesës, dhe çdo sugjerim për përmirësimin e këtyre procedurave dhe pajisjeve. Ato vlerësime që ka të ngjarë të jenë me interes për shtetet e tjera duhet t'i dorëzohen ICAO-s për informacion dhe shpërndarje sipas rastit.

SHTOJCË. SINJALET E KËRKIMIT DHE SHPËTIMIT

(Në referencë të kapitullit V, paragrafi 5.5.8)

1. Sinjalet me mjete sipërfaqësore

1.1 Manovrat e mëposhtme të kryera me radhë nga një avion nënkuptojnë se avioni dëshiron të drejtojë një mjet në sipërfaqe drejt një avioni ose një mjeti në sipërfaqe në rrezik:

a) ardhja rrotull mjetit në sipërfaqe të paktën një herë;

b) kalimi përpara mbi kursin e parashikuar të mjetit sipërfaqësor në lartësi të ulët dhe:

1) tundja e krahëve; ose

2) hapja dhe mbyllja e gazit; ose

3) ndryshimi i hapit të helikës.

Për shkak të nivelit të lartë të zhurmës në mjetet në sipërfaqe, sinjalet zanore në 2) dhe 3) mund të jenë më pak efektive se sinjali vizual në 1) dhe konsiderohen si mjete alternative për të tërhequr vëmendjen.

c) fluturimi në drejtimin të cilin duhet të ndjekë mjeti në sipërfaqe.

Përsëritja e manovrave të tilla ka të njëjtin kuptim.

1.2 Manovrat e mëposhtme nga një avion duan të thonë se ndihma e mjetit sipërfaqësor të cilit i drejtohet sinjali nuk kërkohet më:

- kalimi mbas mjetit sipërfaqësor në drejtim të kundërt në lartësi të ulët dhe:

1) tundja e krahëve; ose

2) hapja dhe mbyllja e gazit; ose

3) ndryshimi i hapit të helikës.

Përgjigjet e mëposhtme mund t'i jepen sinjalit në 1.1 nga ana e mjeteve sipërfaqësore:

- për konfirmimin e marrjes së sinjaleve:

1) ngritja e "flamurit të kodit" (vija vertikale të kuqe dhe të bardha) afër (që do të thotë e kuptuar);

- 2) ndezja e një sërë "T"-ve nga llamba sinjalizuese në kodin Morse;
 3) ndryshimi i drejtimit për të ndjekur aeroplanin.
 - për të treguar pamundësinë për të ndihmuar:
 1) ngritja e flamurit ndërkombëtar "N" (një katror me kuadrate blu dhe të bardhë);
 2) ndezja e një sërë "N"-ve në kodin Morse.
Shënim.- Shih shënimin në vijim 1.1 b), 3).

2. Kodi i sinjaleve vizuale tokë-ajër

2.1 Kodi i sinjaleve vizuale tokë-ajër për përdorim nga të mbijetuarit

2.2 Kodi i sinjaleve vizuale tokë-ajër për përdorim nga njësitë e shpëtimit

<i>Nr.</i>	<i>Mesazhi</i>	<i>Simboli i kodit</i>
1	Operacioni përfundoi	LLL
2	Kemi gjetur të gjithë personelin	<u>LL</u>
3	Keni gjetur vetëm një pjesë të personelit	++
4	Nuk jemi në gjendje të vazhdojmë. Po kthehemi në bazë	XX
5	Jemi ndarë në dy grupe. Secili po vazhdon në drejtimin e treguar	↔
6	Kemi marrë informacion që avioni është në këtë drejtim	→ →
7	Nuk kemi gjetur asgjë. Do vazhdojmë kërkimet	NN

2.3 Simbolet duhet të jenë të paktën 2.5 metra (8 këmbë) të gjata dhe duhet të bëhen sa më të dukshme.

Simbolet mund të krijohen me çdo mjet si: shirita pëlhure, material parashute, copa druri, gurë ose materiale të ngjashme; shënjimi i sipërfaqes duke e shkelur, ose duke e lyer me vaj.

Vëmendja ndaj sinjaleve të mësipërme mund të tërhiqet nga mjete të tjera si radio, flakët, tymi dhe drita e reflektuar.

3. Sinjalet ajër-tokë

3.1 Sinjalet e mëposhtme nga avioni nënkuptojnë se sinjalet tokësore janë kuptuar:

a) gjatë orëve të ditës:

- duke tundur krahët e avionit;

b) gjatë orëve në errësirë:

- duke ndezur dhe fikur dy herë dritat e uljes së avionit ose, nëse nuk është i pajisur me to, duke e ndezur dhe fikur dy herë dritat e tij të lundrimit.

3.2 Mungesa e sinjaleve të mësipërm tregon se sinjali nga toka nuk kuptohet