

VENDIM
Nr. 729, datë 13.11.2019

PËR MIRATIMIN E PLANIT KOMBËTAR TË KËRKIM-SHPËTIMIT NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË DHE PLANIT TË VEPRIMIT TË TIJ

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikës 1, të nenit 8, të ligjit nr. 10435, datë 23.6.2011, “Për shërbimin e kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë”, me propozimin e ministrit të Mbrojtjes, ministrit të Brendshëm, ministrit të Turizmit dhe Mjedisit dhe të ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e Planit Kombëtar të Kërkim-Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë dhe planit të veprimit të tij, sipas shtojcës bashkëlidhur këtij vendimi.

2. Ngarkohen Ministria e Mbrojtjes, Ministria për Evropën dhe Punët e Jashtme, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, Ministria e Brendshme dhe Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
Erion Braçe

**PLANI KOMBËTAR I KËRKIM-SHPËTIMIT NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË DHE
PLANI I VEPRIMIT TË TIJ**

Përmbajtja

SHPJEGIME/PËRKUFIZIME

SHKURTESA

PJESA E PARË

1. HYRJE

2. LEGJISLACIONI

3. QËLLIM

4. SYNIMET

5. OBJEKTIVAT

6. FUSHËVEPRIMI

7. INSTITUCIONET PËRGJEGJËSE/ZBATUESE

8. LIDHJA ME PLANET E TJERA

PJESA E DYTË

1. RAJONI I KËRKIM-SHPËTIMIT NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË

2. KAPACITETET KOMBËTARE SAR NË RSH

3. KONCEPTI I PËRDORIMIT TË ASETVE SAR

4. KOMUNIKIMI

5. MBËSHTETJA LOGJISTIKE E OPERACIONEVE SAR

6. STËRVITJA DHE TRAJNIMI - NDËRTIMI I PROFESIONALIZMIT

7. GRUPET VULLNETARE

8. MARRËDHËNIET ME MEDIEN

9. DISPOZITA TË FUNDIT

SHTOJCA A RAJONI I KËRKIM-SHPËTIMIT TË RSH-së

SHTOJCA B: KATEGORIZIMI I ASETVE SAR

SHTOJCA C: KAPACITETET PËR KËRKIM-SHPËTIM

SHTOJCA D: KOMUNIKIMI NË OPERACIONET E KËRKIM-SHPËTIMIT

SHTOJCA E: GRUPET VULLNETARE
 SHTOJCA F: MESAZHET OPERACIONALE
 SHTOJCA G
 SHTOJCA H
 SHTOJCA I
 SHTOJCA J
 PJESA E TRETË

1. PYETËSOR PËR VLERËSIMIN E SHËRBIMIT TË KËRKIM-SHPËTIMIT
 1. PLAN I VEPRIMIT PËR ZBATIMIN E PLANIT KOMBËTAR

SHPJEGIME/PËRKUFIZIME

TERMI	PËRKUFIZIMI
Shërbimi i Kërkim-Shpëtimit	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.
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	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.
Shpëtim	Operacioni i zhvendosjes/i 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.
Rast kërkim-shpëtimi	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.
Incident kërkim- shpëtimi	Çdo situatë që kërkon informimin dhe njoftimin e sistemit SAR dhe që mund të kërkojë operacionet SAR.
Kërkim-shpëtimi luftarak	Një detyrë specifike e kryer nga forcat e shpëtimit për rikthimin e personelit ushtarak të rrezikuar gjatë operacioneve luftarake apo joluftarake.
Qendra e koordinimit të shpëtimit	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.
Qendra e Parë e Koordinim-Shpëtimit	RCC-ja 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.
Qendra e koordinimit të përbashkët të shpëtimit	Një qendër e koordinimit të shpëtimit, përgjegjëse për të dyja incidentet e kërkimit dhe të shpëtimit, ajror dhe detar.

Qendra e kontrollit të misionit	Pjesë e sistemit <i>Cospas-Sarsat</i> (qendër satelitore) që merr mesazhet e alarmeve nga terminali/et lokal/e dhe qendra të tjera të kontrollit të misionit për ta shpërndarë atë te qendrat e duhura koordinuese të shpëtimit apo pikat e kontaktit të kërkim-shpëtimit.
Njësia e kërkim-shpëtimit	Njësia brenda një administrate me përgjegjësinë e përgjithshme për ngritjen dhe sigurimin e shërbimeve SAR dhe që kujdeset që planifikimi dhe koordinimi i këtyre shërbimeve të realizohet siç duhet.
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 e shpëtimit	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.
Strukturë e kërkimit dhe të shpëtimit	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.
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”, të ndryshuar.
Faza e emergjencës	Fazat e emergjencës janë të bazuara në nivelin e paraqitur për sigurinë e personave apo të anijeve që mund të jenë në rrezik. Të tria nivelet e emergjencave janë klasifikuar, si: e paqartësisë, e alarmit dhe e rrezikut.
Faza e alarmit	“Faza e alarmit” është situata kur mendohet se mjeti ajror/anija ose njësia tokësore janë të pasigurta.
Faza e lajmërimit	Një situatë ku ekziston frika për sigurinë e një avioni, ose anijeve detare dhe të personave në bord.
Faza e paqartësisë	Situata në të cilën ekzistojnë dyshimet për sigurinë e një mjeti ajror, detar ose personave në bord.
Faza e lajmërimit	Një periudhë gjatë së cilës sistemi SAR bëhet i vetëdijshëm për një incident aktual ose të mundshëm.
Faza e mbylljes	Periudha në një incident SAR, kur mjetet SAR kthehen në vendndodhjen e përhershme të tyre dhe përgatiten për një tjetër mision.
Faza e rrezikut	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 të kenë nevojë për ndihmë të menjëhershme.
Alarm i rremë	Është çdo alarm fatkeqësie nëpërmjet mjeteve të komunikimit, ku në fakt nuk ekziston ndonjë fatkeqësi reale, përjashtuar rastet e testimit të pajisjeve.
Faza e planifikimit	Periudha gjatë një incidenti SAR, kur hartohet një plan efektiv operacional.
Rajoni i kërkimit dhe i shpëtimit	Një zonë me përmasa të përcaktuara që i përket një qendre koordinim-shpëtimi, brenda së cilës kjo qendër siguron kryerjen e operacioneve SAR.

Vendngjarje	Zonë kërkimi ose vendi aktual i rrezikut.
Pozicion	Një vendndodhje gjeografike shprehur normalisht në gradë dhe minuta në gjerësi dhe gjatësi.
Pozicionimi	Procesi i përcaktimit të një pozicioni që mund të shërbejë si një referencë gjeografike për kryerjen e një kërkimi.
Koordinimi	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.
Koordinimi i përgjithshëm	Përgjegjësia e njësisë SAR për të kryer një operacion kërkim-shpëtimit për një objekt të caktuar.
Koordinator misioni për kërkim-shpëtimin	Një person i trajnuar në mënyrë të përshtatshme apo i kualifikuar dhe i caktuar përkohësisht për të kryer koordinimet në përgjigje të një situatë fatkeqësie që ka ndodhur ose pritet të ndodhë.
Koordinator avioni	Një person, i cili koordinon përfshirjen e mjeteve ajrore në operacionet e kërkim-shpëtimit (SAR).
Koordinator në vendngjarje	Një person i caktuar për të koordinuar operacionet e kërkimit dhe të shpëtimit brenda një zone të specifikuar.
Koordinator i kërkimit në terren	Përdoret për koordinatorët e misionit SAR vetëm për kërkimin në tokë.
Komunikimet koordinuese të kërkim-shpëtimit	Komunikimet e nevojshme për koordinimin e strukturave që marrin pjesë në një operacion të kërkimit dhe të shpëtimit.
Sinjal ndërkombëtar fatkeqësie	Sinjali radiotelefonik ndërkombëtar i rrezikut që përsëritet tri herë.
Sinjal ndërkombëtar fatkeqësie	Sinjal radiotelefonik ndërkombëtar për urgjencë. Kur përsëritet tri herë tregon paqartësi ose alarm dhe vijon me natyrën e urgjencës.
Sistemi satelitor ndërkombëtar	Sistemi satelitor ndërkombëtar i projektuar për të kapur dhe për të transmetuar sinjalet dhe të dhënat e mjeteve në fatkeqësi nëpërmjet pajisjes sinjalizuese të regjistruar në 406 MHz.
Organizata Ndërkombëtare detare Satelitore	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.
Pika e kontaktit të kërkim-shpëtimit	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.
Plani i kërkim-shpëtimit	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.
Operacion ndërhyrjeje	Operacion ndërhyrjeje janë veprimet për shpëtimin e jetës së njerëzve, në një territor të prekur nga fatkeqësia.
Plani i kryerjes së kërkimit	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.

Hapat e kërkim-shpëtimit	Hapa bazë sipas progresit të rregullt të misioneve SAR. Kryesisht përfshijnë paralajmërimin, veprimin fillestar, planifikimin, operacionet dhe përfundimin e operacioneve.
Skenar	Një set i vazhdueshëm faktesh të njohura dhe supozimesh që përshkruajnë se çfarë mund të ketë ndodhur me të mbijetuarit dhe/ose mjetet.
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.
Zona e kërkimit	Zona e përcaktuar nga planëzuesi i kërkimit për të bërë kërkimin.
Objekt kërkimi	Një anije, ose mjet tjetër i humbur ose në fatkeqësi, të mbijetuar ose objekte kërkimi apo elemente, për të cilat është bërë kërkimi.
Metoda e kërkimit	Një procedurë që i dërgohet një njësie kërkim-shpëtimi për të kryer kërkimin në një zonë të caktuar.
Raport i situatës	Raportet nga koordinatori në vendngjarje drejtuar Koordinatorit të Misionit SAR ose nga ky i fundit për te agjencitë e interesuara, për t'i mbajtur ato të informuara në lidhje me kushtet në vendngjarje dhe zhvillimin e misionit.

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 këmbësisë
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 (<i>call sign</i>)
CAO	Rendi i Aviacionit Civil
CASEVAC	Evakuim i të dëmtuarve
CASR	Rregulloret e Sigurisë së Aviacionit Civil
CIRM	Qendër Ndërkombëtare Radiomjekësore
COSPAS	Sistem satelitor për kërkim mjetesh në fatkeqësi
CRS	Radiostacion Bregdetar

CSAR	Kërkim-Shpëtimi Luftarak
CSS	Koordinator kërkimi në sipërfaqe (detare)
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 digjitale
DTG	Grup-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	Radiosinjalizuesi 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	Orë
HEL-H	Helikopter i rëndë
HEL-L	Helikopter i lehtë
HEL-M	Helikopter i mesëm
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-së
KM	Këshilli i Ministrave
KSH	Kërkim-Shpëtim
LCRS	Radiostacion 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
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 i 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 vrojtëm 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 vendndodhjes
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
RADAR	Radari
RANP	Plani rajonal i fluturimeve dhe i 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
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
VLK	Gjatësi shumë e madhe
VMC	Kushtet vizuale (pamore) meteorologjike
W/C	Rryma e erës
W/V	Shpejtësia e erës
WMO	Organizata Ndërkombëtare Meteorologjike
Wu	Gjerësia e pakorrigjuar e pastrimit

PJESA E PARË

1. HYRJE

1.1 Ngritja dhe funksionimi i një sistemi efektiv të kërkim-shpëtimit (SAR), me një përcaktim të qartë të detyrave, kompetencave dhe përgjegjësisë 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.

1.2 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.

1.3 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 pranuar nga Republika e Shqipërisë.

1.4 Plani Kombëtar i kërkimit dhe i shpëtimit është i ndërtuar në tri 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 pyetësoi 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.

1.5 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.

2. LEGJISLACIONI

2.1 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.

2.1.1 Konventa Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ICAO), *Annex 12 "Search and Rescue"*, 1944, pranuar ligjërisht nga Republika e Shqipërisë, Dekret i Presidentit 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 tregjuhësh 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 ngrenë një Qendër Koordinim-Shpëtimi në një Rajon Kërkim-Shpëtimi.

2.1.2 Konventa Ndërkombëtare (IMO) mbi Kërkimin dhe Shpëtimin Detar, (Hamburg 1979), ratifikuar me ligjin nr. 9056, datë 24.4.2003 (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.

2.1.3 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.

2.1.4 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.

2.1.5 VKM-ja nr. 742, datë 16.10.2012, "Për organizimin dhe funksionimin e Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit." Ky vendim përcakton mënyrën e organizimit dhe të 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.

2.1.6 Urdhri i Kryeministrit të Republikës së Shqipërisë nr. 158, datë 26.10.2016, “Për miratimin e strukturës dhe të organikës së QKKSH-së”; urdhri i ministrit të Mbrojtjes nr. 1161, datë 24.11.2016, “Për organizimin e QKKSH-së” 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-së. Urdhrat mund të rishikohen në çdo kohë dhe sa herë kërkohet.

2.2 Për organizimin dhe funksionimin e shërbimit të kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë mbahen parasysh edhe detyrimet që rrjedhin, nga:

2.2.1 Konventa mbi Organizatën Ndërkombëtare Detare (IMO), 1948, ratifikuar me ligjin nr. 9294, datë 21.10.2004. (IMO 1948).

2.2.2 Konventa e OKB-së mbi të Drejtën Detare (*Montego Bay 1982*), ratifikuar me ligjin nr. 9055, datë 24.4.2003 (UNCLOS 1982).

2.2.3 Konventa e IMO-së mbi Shpëtimin e Jetës, 1989, ratifikuar me ligjin nr. 9213, datë 1.4.2004 (SALVAGE 1989).

2.2.4 Konventa e IMO-së mbi Shpëtimin e Jetës së Njeriut në Det, 1978, ratifikuar me ligjin nr. 9213, datë 1.4.2004 (SOLAS 1974).

2.2.5 Ligji nr. 10040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar.

2.2.6 Ligji nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i RSH-së”, i ndryshuar.

2.2.7 Ligji nr. 8875, datë 4.4.2002, i ndryshuar me ligjin nr. 9788, datë 19.7.2007, “Për rojën bregdetare shqiptare”.

2.2.8 Ligji nr. 45/2019, “Për mbrojtjen civile”.

2.2.9 VKM-ja nr. 965, datë 2.12.2015, “Për bashkëpunimin ndërinstitucional të strukturave të drejtimit në rastet e emergjencave civile dhe krizave”.

2.2.10 VKM-ja nr. 671, datë 7.12.2001, “Marrëveshja e bashkëpunimit për veprimet e kërkim-shpëtimit në detin Adriatik ndërmjet qeverisë së Republikës së Shqipërisë dhe Italisë”.

2.2.11 VKM-ja nr. 439, datë 13.5.2011, “Për miratimin e dokumentit “Politikat dhe Procedurat e Funksionimit të Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare(QNOD)”, i ndryshuar.

2.2.12 IAMSAR (ICAO/IMO), “*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue*”.

2.2.13 ATP-10 (3.3.9.2) NATO STANAG 3552, “*Search and Rescue Manual*”.

2.2.14 Manuali i Shërbimit të Kërkim-Shpëtimit në FARSH MP3-3-2 (SAR), miratuar me urdhër të SHSHP-së së FA-së, nr. 614, datë 9.6.2016;

2.2.15 Manuali i Kërkim-Shpëtimit në Det (SAR), miratuar me urdhër të SHSHP-së së FA-së, nr. 749, datë 22.9.2009.

3. QËLLIMI

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 misionëve të kërkim-shpëtimit.

4. 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.

5. OBJEKTIVAT

Objektivat e këtij plani do të jenë:

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

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

të sigurohet një koordinimin i shërbimeve të SAR-së 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-së 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.

6. FUSHËVEPRIMI

Ky plan nuk bie në konflikt me përgjegjësitë e shërbimit të kërkim-shpëtimit (SAR-së), të dakordësuara 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 cenuar përgjegjësitë dhe autoritetet e cilitdo pjesëmarrës të përcaktuara me statut, urdhëresa ekzekutive ose marrëveshjet ndërkombëtare, si dhe përgjegjësitë e agjencive dhe e 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.

7. INSTITUCIONET PËRGJEGJËSE/ZBATUESE

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

7. Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit

7.1 Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit (QKKSH), si person juridik publik, në vartësi të ministrit të Mbrojtjes, përgjigjet për planëzimin, organizimin, koordinimin dhe kryerjen e operacioneve të kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë. Ajo siguron koordinimin e përgjithshëm të operacioneve të shërbimit të kërkim-shpëtimit dhe në rolin e RCC-së, mban kontakte të drejtpërdrejta me shërbimet homologe të shteteve të tjera.

7.1 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 vendës e ndërkombëtar.

QNOD-ja 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-ja 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.

7.2 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 njërive 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.

7.2.1 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.

7.2.2 Qendra e Bashkuar Operacionale

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 deleguara për angazhim prej saj.

7.2.3 Forca tokësore

Forca tokësore zotëron kapacitete operacionale për kryerjen e operacioneve të kërkim-shpëtimit, luftarake dhe joluftarake, 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.

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.

Batalioni “Komando” dhe batalionet e këmbësorisë së FT-së zotërojnë kapacitete operacionale SAR, për të kryer misione kërkimi dhe shpëtimi në kushte ekstreme të motit dhe terrenit në RSH.

7.2.4 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-së.

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-së për operacionet e kërkim-shpëtimit në det.

7.2.5 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-së.

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.

7.2.6 Komanda e Mbështetjes (KM)

KM-ja, 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-së, si dhe është e aftë për

t'iu 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-shpëtimit, në detashmentet rajonale Kukës, Burrel, Korçë dhe Gjirokastrë.

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.

7.2.7 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.

7.3 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.

7.3.1 Policia e Shtetit

Bashkëpunon ngushtësisht me QKKSH-në në Ministrinë e Mbrojtjes, duke e informuar atë, në kohën më të shkurtër, për ngjarjet SAR të ndodhura në zonën e përgjegjësisë të RSH-së, 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 së RSH-së, 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.

7.3.2 Policia Kufitare dhe e Migracionit

Strukturat e Policisë Kufitare dhe të Migracionit, në përbërje të Policisë së Shtetit, mbështesin, me kapacitetet e tyre, operacionet e kërkim-shpëtimit, përshejtojnë 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-së.

7.3.3 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.

7.4 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 ndërhyrjen menjëherë tek avionët/anijet, që ndodhen në afërsi të incidentit, për dhënie ndihme, duke marrë përgjegjësitë e përcaktuara në konventat ndërkombëtare, të pranuar 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.

7.5 Struktura dhe agjenci në interes të lundrimit ajror

7.5.1 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 të incidenteve ajrore dhe duke bërë rekomandime sigurie që kanë për qëllim të parandalojnë ngjarje të njëjta në të ardhmen. Në raste të incidenteve apo të aksidenteve të mjeteve civile ajrore, shërbimet e kërkim-shpëtimit duhet të njoftojnë menjëherë autoritetet e OKIA-së për të asistuar dhe investiguar për incidentin. Marrëdhëniet e njëjta të kërkim-shpëtimit me OKIA-në, për detyrimet reciproke në operacionet e kërkim-shpëtimit, rregullohen me marrëveshje të veçanta e të miratuara nga dy palët.

7.5.2 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 njëjta 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.

7.5.3 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-ja 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 përgjegjësisë të tyre, duhet të shpallin fazën e incidentit SAR për avionët, të klasifikojnë nivelin e emergjencës dhe të njoftojnë QKKSH-në. 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-së, 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.

7.5.4 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-së. Përveç kësaj, NASA mbështet objektivat e SAR-së 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.

7.5.5 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.

7.5.6 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 autorizuar dhe bashkon, përpunon, publikon, ruan dhe shpërndan tek ekuipazhet dhe operatorët aeronautikë, të dhëna dhe informacion aeronautik të standardizuar ndërkombëtar, i nevojshëm për sigurinë, rregullsinë dhe eficiencën e lundrimit ajror në hapësirën ajrore shqiptare (FIR).

7.5.7 Aeroporti ndërkombëtar i Tiranës (TIA)

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

7.5.8 Qendra e Vëzhgimit Ajror

Qendra e Vëzhgimit Ajror, në përbërje të Faj-së, 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.

7.6 Struktura dhe agjenci në interes të lundrimit detar

7.6.1 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.

7.6.2 Kapitenaritë e Porteve

Kapitenaritë 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.

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

7.6.3 Policia Kufitare dhe e Migracionit (PKM)

Policia kufitare bregdetare siguron mjete detare dhe ndihmë për agjencitë koordinuese, kur kërkohet të shtojnë përpjekjet e SAR-së. Në mbështetje të kërkesave të bëra nga oficeri i Shërbimit të Rojës Bregdetare në QNOD, OCT i PKM-së 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.

7.6.4 Pushteti vendor bregdetar

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

7.6.5 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-së.

7.6.6 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-së.

7.6.7 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-në dhe VHF Detare.

7.6.8 Sistemi i Vëzhgimit të Anijeve (SVA)

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

7.6.9 Sistemi i radiokomunikimit TETRA

Sistemi i radiokomunikimit 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 vendosur në QNOD e administrohen nga Policia Kufitare dhe e Migracionit (PKM).

7.7 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.

7.8 Ministrinë përgjegjëse për mjedisin, pyjet dhe administrimin e ujërave

Ministrinë 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 pranuar 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).

7.9 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, përmytje, ndotje e mjedisit etj.).

7.10 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 hidrovolet në territorin e Republikës së Shqipërisë, si dhe në vendin e aksidentit.

7.11 Kompanitë private detare dhe ajrore të licencuara

Kompanitë private të licencuara 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 të fluturimit në zonën e veprimeve SAR, si dhe vënien në dispozicion të operacionit kapacitetet e tyre SAR etj.

7.12 “Shega Air” sh.p.k.

“Shega Air” sh.p.k. është pjesë e shoqërisë “Shega Group” në Shqipëri, për shërbimet e transportit dhe logistikës. “Shega Air” sh.p.k. 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.

7.13 Strukturat e menaxhimit të emergjencave civile në Republikën e Shqipërisë

7.13.1 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-ja harton raporteve analitike periodike për kryeministrin, Këshillin e Ministrave dhe KMC-në, si dhe mban komunikim të vazhdueshëm me Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile, ZIMEK-së, QKKSH dhe qendrat operacionale.

7.13.2 Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile

Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile koordinon, në nivel kombëtar, të gjitha veprimet dhe zbaton politikat e Këshillit të Ministrave në fushën e zvogëlimit të riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile.

7.14 Prefekti, bashkitë, komisionet lokale të MC-së

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.

7.15 Organizatat vullnetare për përballimin e emergjencave civile

7.15.1 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.

7.16 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-ja 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-ja është i pajisur me sisteme radiokomunikimi dhe disponon tri 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.

7.17 Autoriteti i Komunikimit dhe Medies në Shqipëri

Autoriteti i Komunikimit dhe Medies 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 të shenjave të thirrjes detare, ajrore etj. dhe asnjëherë nuk ndërhyjnë në frekuencat e punës dhe shenjat e thirrjes gjatë operacioneve SAR.

7.17.1 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-së.

7.17.2 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.

7.18 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.

7.19 Asetet SAR të vendeve të tjera sipas marrëveshjeve

7.19.1 Qendrat e koordinim-shpëtimit të vendeve fqinje

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

7.20 Qendra e Kontrollit të Misionit Satelitor për dhënien e sinjalit/alertit të fatkeqësisë

Qendra e Kontrollit të Misionit Satelitor (ITMCC), e instaluar në 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-në. Me marrjen e sinjalit dhe pas vlerësimit të tij, nëse rezulton se ngjarja ka ndodhur brenda zonës sonë të përgjegjësisë, QKKSH-ja 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 atë 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 vërejtur 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

1. 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-së bazohet në mirëkuptimin midis shteteve në lidhje me përgjegjësitë e pranuar 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-ja vendoset në bashkëpunim me vendet fqinje dhe njihet ndërkombëtarisht përkatësisht nga IMO-ja ose dokumente të ICAO-së.

Zona e përgjegjësisë detare dhe ajrore janë të harmonizuara me njëra-tjetrën për atë sa është e mundur, megjithatë, linjat ndarëse të SRR-së normalisht duhet të miratohen nga qeveritë që kanë SRR fqinje, kur është e mundur. SRR-ja 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-së, është identik me rajonin përkatës të navigimit ajror e, si i tillë, ai përputhet me kufijtë e Tiranë 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 26.9.2001, "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 shtetërore.

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-së ndahet nga hapësira detare e Italisë, për qëllime SAR në vijën me koordinata: $\varphi: 41^{\circ} 23'30''N$ $\lambda: 18^{\circ}19'30''E$; $\varphi: 40^{\circ} 25' 00''N$; $\lambda: 19^{\circ} 00'00''E$.

Deri në nënshkrimin e marrëveshjeve të bashkëpunimit në fushën e SAR-së me fqinjët detarë dhe tokësorë të RSH-së 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 tek autoritetet SAR të RSH-së. Nuk përjashtohet dhe nuk neglizhohet edhe dhënia e ndihmës edhe jashtë kufijve të FIR-së, kur kjo kërkohej 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'N 19° 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 legjislationit 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-së dhe ICAO-së (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-ja/RCC-ja e RSH-së. Koordinatorët SAR, siç përcaktohet në këtë plan, janë përgjegjës për organizimin e shërbimeve SAR dhe krijimin e RCC-së për SRR-në përkatëse. Kjo RCC duhet të pajiset me personel të trajnuar mbi shërbimin 24-orësh.

2. KAPACITETET KOMBËTARE SAR NË RSH

Bazuar në ligjin nr. 10435, datë 23.6.2011, "Për shërbimin e kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë", kapacitetet SAR ndahen në "parësore" dhe "dytësore".

2.1 Kapacitetet parësore të SAR-së

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

2.1.1 Kapacitet ajrorë 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;

2.1.5 Kapacitetet Operacionale të Aeroporteve dhe të Bazave Ajrore në RSH;

2.1.6 Personeli i Ekipeve të Mbrojtjes Civile, i cili është trajnuar për operacionet e SAR-së në juridiksionin e prefekturave dhe bashkive;

2.1.7 Ekipeve speciale të zhytjes me pajisjet speciale të forcës detare, Batalionit të Mbështetjes Rajonale, Batalionit të Forcave Speciale;

2.1.8 Ekipeve të operacioneve speciale (mjete dhe personel) të Forcave të Armatosura dhe të 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.

2.2 Kapacitetet dytësore të SAR-së

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 kërkesë që transmetohet nga QKKSH-ja, që ata të marrin pjesë në një operacion SAR. Këto kapacitete janë:

2.2.1 Helikopterë të tjerë bazës ajrore Farkë/forcës ajrore;

2.2.2 Mjetet ajrore të Policisë së Shtetit;

2.2.3 Mjetet ajrore të Ministrisë së Shëndetësisë;

2.2.4 Mjete të tjera detare të forcës detare/roja bregdetare dhe autoriteteve portuale të Shqipërisë;

2.2.5 Mjetet ajrore të kompanive private (helikopterë civilë);

2.2.6 Forca dhe mjete të autoriteteve vendore (bashki, njësi administrative etj.);

2.2.7 Personel dhe asete të Ministrisë së Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale, spitaleve dhe klinikave private;

- 2.2.8 Kryqi i Kuq Shqiptar;
- 2.2.9 Struktura qeveritare qendrore dhe vendore në varësi të incidentit;
- 2.2.10 Anije shpëtimi dhe varka shpëtimi;
- 2.2.10 Ekipet vullnetare të shpëtimit;
- 2.2.11 Grupet e mbrojtjes së shpëtuesve të njërive administrative.

2.3 Stacionet e gatishmërisë dhe të njoftimit

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

1. Qendrën e Kontrollit Ajror Rinas (QKR);
 2. Stacionet RADAR të ajrit;
 3. Stacionet RADAR të SIVHD-së;
 4. JRCC-të 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 ASETVEVE SAR

“Koncepti i përdorimit të asetveve 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-së dhe manualin SAR të FARSH-së.

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-së të RSH-së do të standardizohen e përputhen, sa të jetë e mundur, gjatë përdorimit të tyre, me konventat përkatëse ndërkombëtare dhe manualin 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 njërive 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-ja.

Parime udhëzuese për bashkëpunimin ndërinstitucional

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

Në rast të një situatë 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 joshetërore, miratuese të këtij plani, të cilat mund të mbështesin shërbimin SAR, në fusha të tilla si: operacionet, planifikimi, trajnimi, stërvitjet, komunikimi etj.

Midis QKKSH-së 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 (SHSHIP të FARSH-së) dhe realizohet nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit.

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

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

Kryetari i QKKSH-së 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 të 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 njësisë 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-së/koordinatori i misionit SAR.

3.1 Bashkëpunimi e koordinimi rajonal

QKKSH-ja, në zbatim të ligjit nr. 10435, datë 23.6.2011, 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-së, me kërkesë të RCC-ve fqinje dhe duke vepruar në bazë të marrëveshjeve reciproke.

QKKSH-ja/RCC-ja (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-ja në SRR të RSH-së ose për disponueshmërinë dhe asistencën e forcave të Republikës së Shqipërisë në operacionet e SAR-së që ndodhin në SRR-në fqinje, nën koordinimin e çdo JRCC-je/RCC-je tjetër.

Në rastin e aksidenteve që përfshijnë mjete detare që ndodhin jashtë kufijve të rajonit të përgjegjësisë së Republikës së Shqipërisë, QKKSH-ja bashkëpunon me qendrën kompetente të huaj SAR, e cila ka marrë përsipër përgjegjësinë për të mbledhur ose për të 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-ja/RCC-ja 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-ja përkatëse për menaxhimin të mëtejshëm të incidentit.

Kur kërkohet një mision SAR jashtë SRR-së së Republikës së Shqipërisë, për të përdorur asetet dhe ekipet kombëtare, QKKSH-ja/RCC-ja, në bashkëpunim me Ministrinë e Jashtme, ndërmerr veprime mbështetëse 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 23.6.201, neni 13, pika 1, 2, 3).

Për incidentet në SRR të RSH-së, QKKSH-ja 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-ja, si një organ i përgjithshëm bashkërendues (për RSH-në) 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.

3.2 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-së dhe të kërkojnë të krijojnë një mjedis ku një përfshirje e tillë të jetë efektive. Natyra gati unike, humanitare dhe jopolitike e SAR-së përbën avantazh në nxitjen e bashkëpunimit dhe të 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-në.

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

Agjencitë ose personat që mund të caktohen si koordinatorë të SAR-së (SC) apo që kanë përgjegjësi mbikëqyrëse brenda QKKSH-së, do të përfshihen në menaxhimin dhe në 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-në.

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-së përbëhet nga personel që zotëron aftësi të specializuara në operacionet e kërkimit dhe të 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 (përmbajtje), nxjerrjen e automjeteve dhe MCM-në (menaxhimin e viktimave të shumta).

Njësitë SAR kanë një udhëheqës të paracaktuar që do të drejtojë dhe do të menaxhojë të gjithë operacionin SAR. Ato kryejnë misionin e përgjithshëm të kërkimit dhe të 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-së me planifikimin afatshkurtër dhe afatgjatë për operacionet e ekipit SAR.

Nivelet e menaxhimit

Ekzistojnë tri 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 të 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-në, RCC-në dhe RSC-në 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 operationale. Menaxherët e SAR-së duhet të vlerësojnë periodikisht planet e tyre dhe të përditësojnë planet afatgjata. Sugjerohet një rishikim vjetor i këtyre planeve.

Planet e SAR-së përshkruajnë se si shërbimet SAR do të ofrohen, do të organizohen dhe do të mbështeten. Planet e SAR-së 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-je, në nivel ministrie, njeh rëndësinë e SAR-së, duke lejuar një proces më të lehtë të rishikimit të tyre se sa 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.

QKKSJH-ja 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. QKKSJH-ja 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.

3.3 Koordinimi i Operacioneve SAR

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

Kur RCC-ja e shih 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-së/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-së.

Nëse konsiderohet e nevojshme, gjatë një operacioni, RCC-ja mund të kërkojë nga shërbimet e përfshira që të caktojnë një koordinator, pikat e kontaktit, për të qenë të pranishëm në RCC.

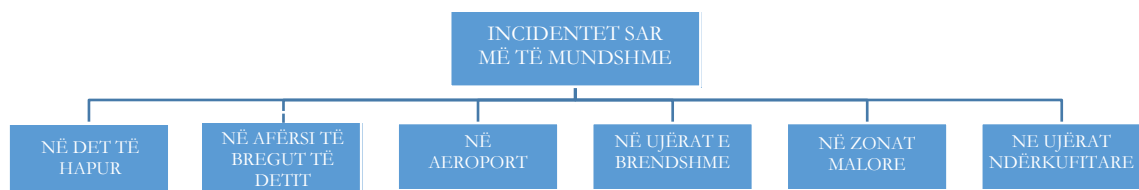
Me përfundimin/pezullimin e një misioni SAR, RCC-ja mund të mbështesë operatorët e tjerë ose individët, të cilët dëshirojnë të vazhdojnë operacionet, nëse kërkohet.

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

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

Misionet e SAR-së 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 për konfrontimin e ndonjë emergjence, incidentin nga stacionet e alarmit, i cili është një faktor kyç për mobilizimin e njësive të përshtatshme të SAR-së dhe personelit të shërbimeve të përfshira në sistemin SAR, duke respektuar dispozitat dhe udhëzimet e nevojshme për arsye ligjore dhe financiare.

Diagrami i përgjithshëm i ngjarjeve, si dhe analiza e incidenteve të mundshme të SAR-së janë paraqitur më poshtë:



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-së, 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-së/RCC-së.

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-ja (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 te koordinatorët e nivelit më të lartë, për:

- ndihmë nga RSC-të e tjera dhe ato të vendeve fqinje;
- përgjigje të menjëhershme të kërkesave për ndihmë nga RSC-të 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 përsheptuar hyrjen e mjeteve të huaja SAR.

Koordinatorët e SAR-së të një niveli më të lartë mund të delegojnë kompetencat e tyre te koordinatorët e nivelit më të ulët, për:

- ndihmë nga RSC-të e tjera dhe ato të vendeve fqinje;
- përgjigje të menjëhershme të kërkesave për ndihmë nga RSC-të 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 përsheptuar hyrjen e mjeteve të huaja SAR-së, sipas rastit.

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

Hyrjet e njësive të huaja të shpëtimit në territorin e RSH-së 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 kërkesë 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-ja/RCC-ja apo RSC-ja, 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 dënimin 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-së 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.

3.4 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-së”, 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-ja/RCC-ja jep urdhrin përkatës. Kjo sipas manualit IAMSAR, të miratuar bashkërisht nga IMO-ja dhe ICAO-ja.

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 urdhrin/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-ja/RCC-ja, 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-ja/RCC-ja, 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-së/RCC-së 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 të mirëmbajtjes së tyre, në mënyrë që programi i gatishmërisë të mos ndikohet.

3.5 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 i shpëtimit (KKKSH) në Republikën e Shqipërisë. KKKSH-ja 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 (KKAASH). KKAASH-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 nënligjore 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-së, 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-së. Ky menaxher mund të jetë një nga koordinatorët SAR më të mirë dhe me më shumë përvojë të QKKSH-së.

3.6 Detyrat dhe përgjegjësitë e koordinatorëve SAR

Nivelet e koordinatorëve

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

- koordinatorët SAR (*SC-SAR Coordinator*)
- koordinatorët e misionit SAR (*SMC-SAR Mission Coordinator*)
- koordinatorët në vendngjarje (*On Scene 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-së. Më shumë informacion mbi përgjegjësitë e menaxhimit të SAR-së mund të gjenden në Manualin e Kërkim-Shpëtimit.

Koordinator i misionit SAR (SMC)

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

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-së mund të delegohen në një anëtar tjetër të kualifikuar të ekipit.

SMC-ja duhet, në të gjitha rastet, të mbështetet nga anëtarët e ekipit të vëzhguesve të RCC-së 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-ja duhet të zëvendësohen në intervale të rregullta. SMC-ja 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-së.

SMC-ja është përgjegjës për një operacion të SAR-së 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-ja duhet të jetë në gjendje të përdorë kapacitetet e disponueshme dhe të kërkojë ato shtesë gjatë operacionit.

SMC -ja planifikon kërkimin dhe bashkërendon operacionin SAR-së në vendngjarje.

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

SMC-ja duhet të mbledhë informacionin e duhur rreth situatave të vështira, të zhvillojë plane vepruese të sakta e të realizueshme, si dhe të dërgojë e të 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 përdorura nga të zhdukurit ose mjetet në gjendje të keqe;
- informimin për kushtet mbizotëruese mjedisore;
- nëse është e nevojshme, konstatimin e vendndodhjes dhe të 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-së;
- 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-së dhe përcaktimin e frekuencave të komunikimit në vend;
- informimin e shefit të RCC-së me planin e veprimit të kërkimit;
- bashkërendimin e operacionit me RCC-në 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-së;
- 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 venddislokim 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 i 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-ja 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-ja duhet të jetë personi më i aftë në dispozicion, duke marrë parasysh trajnimin e SAR-së, 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-ja 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-në.

Detyrat që SMC-ja 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-ja;
- të modifikojë planin e veprimit të kërkimit, në varësi të kushteve mbizotëruese mjedisore dhe të njoftojë SMC-në për çdo ndryshim në plan (të bëjë ndryshime në konsultim me SMC-në, kur është e mundur);
- të sigurojë informacion të saktë për mjetet e tjera të SAR-së;
- 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-në.

3.7 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 operationale 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 operationale, të përcaktuara po në këtë plan.

3.8 Ekzekutimi i operacioneve SAR

Kur mjetet e kërkimit të jenë përcaktuar (SMC ose OSC, ose pilot në komandën e mjetit të SAR-së, 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-së;

- koha e ditës (drita e mbetur) dhe faktorë të tjerë që lidhen me dukshmërinë; dhe
- çdo rrezik ndaj personelit të SAR-së, siç janë materialet e rrezikshme.

Nivelet e operacionit

Shërbimi SAR në Republikën e Shqipërisë është i ndarë në tre/i sektorë/nivele. Çdo sektor ka strukturat dhe njësitë përgjegjëse SAR, si dhe kapacitetet 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-në do të përfshijë burimet e një sektori 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 jokërcënuese për jetën, por serioze); ose
- ndihma për tetë (8) persona me lëndime të lehta (persona me dëmtime joserioze).

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-ja 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-së 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-ja nuk mund t'i përgjigjet një incidenti derisa të bëhet e vetëdijshme se njerëzit ose mjetet kanë nevojë për ndihmë. Autoritetet e SAR-së 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-ja 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-ja zakonisht ka në planet e saj të operimit një listë kontrolli të hapave për të përmbushur për çdo lloj incidenti, me të cilin RCC-ja 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-ja 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 vendës, 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-ja 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-ja zakonisht merr informacionin e parë që një anije apo mjete të tjera në ujë janë në fatkeqësi.

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

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

RCC-ja 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-ja kryen gjatë një incidenti SAR.

Të gjitha raportet e pranuar 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-ja 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-së 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-ja 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-ja mund të jetë, gjithashtu, pikë qendrore për komunikim me njësitë e tjera të aktivizuara në operacion. Stafi i RCC-së 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 së incidentit koordinatorit SAR në detyrë të QKKSH-së/RCC-së, me qëllim informimin e koordinatorit kombëtar, për t'i mundësuar atij vendimarrjen. 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-ja siguron mbështetjen e kërkuar për operacionet SAR.

Kur burimet nuk janë nën kontrollin direkt të Strukturës (Posta) së Menaxhimit të Incidentit (PMI), QKKSH-së/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-së është menaxheri i incidentit/SMC.

Përcaktimi i RSC-së përgjegjëse për fillimin e veprimit SAR

Sipas rastit, RCC-ja do të marrë një sinjal alarmi, njëkohësisht dhe përgjegjësinë për operacionet SAR për atë incident. Megjithatë, mund të ketë raste kur RCC-ja 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-ja pranon informacione që tregojnë një sinjal alarmi jashtë SRS-së, ajo duhet menjëherë të njoftojë RCC dhe të marrë të gjitha veprimet e nevojshme për të bashkërenduar përgjigjen derisa RCC-ja ose RSC-ja përkatëse të kenë marrë përgjegjësinë.

Transferimi i përgjegjësisë nga RCC-ja te RSC-ja

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

QKKSH-ja/RCC-ja, si organizatore, mund të ftojë një nga RSC-ja që të marrin përsipër përgjegjësinë ose një nga RSC-të 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-së dhe SRC-ve në fjalë;

shkëmbimin e të dhënave duke përdorur formularin SITREP e duke përfshirë detajet e plota të veprimeve të ndërmarra.

3.9 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-në/OSC-nës.

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

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 të jetë i vlefshëm, sepse nuk ekziston asnjë arsye logjike që përpjekjet shtesë mund të rrisin probabilitetin për gjetjen e suksesshme të ndonjë të mbijetuarit 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.

4. KOMUNIKIMI

Salla e Operacioneve të QKKSH-së ka strukturën dhe aftësitë e nevojshme të komunikimit, me qëllim që të mbulojë nevojat operationale 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-së;

- aftësia për të komunikuar me mjetet e SAR-së 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-së janë paraqitur në shtojcën D.

5. 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-së do të sigurojnë, nëpërmjet administratave të tyre dhe në bashkëpunim me QKKSH-në, lejet diplomatike dhe përballimin e kostove, në rast se mjeteve të SAR-së 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 njërive të SAR-së dhe të kompanive të shteteve të huaja që marrin pjesë në operacionet e SAR-së ose stërvitjet në territorin e RSH-së, me kërkesë të QKKSH-së (si shpenzimet e karburantit, hotelin etj.).

Në muajin shkurt të çdo viti, shërbimet që sigurojnë kapacitetet e SAR-së duhet të dorëzojnë në ministrinë përkatëse nevojat e nevojshme për SAR-në 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-së, të ekzekutuara nga mjetet SAR për çdo shërbim, të ofruar sipas ligjit.

QKKSH-ja do të sigurohet që personat e shpëtuar gjatë një operacioni të SAR-së 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.

6. 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-së.

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-së, jetës së atyre që janë në rrezik dhe humbjes së objekteve apo të 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-së dhe duke siguruar qëndrimin në detyrat e SAR-së 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-së 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 disenjuar 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 kërkojnë 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, individit 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. Trajtimi dhe kualifikimi përmirësojnë efektivitetin operacional, krijojnë një ndjenjë të ndershmërisë, zvogëlojnë aksidentet dhe ankesat kundër organizatës.

RCC-ja dhe RSC-ja kanë detyra veçanërisht të rëndësishme. Pas përfundimit të trajnimit, koordinatori i ardhshëm i RCC-së duhet t'u nënshtrohet procedurave të kualifikimit. Staf i RCC-së 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.

7. GRUPET VULLNETARE

Grupet vullnetare mund të kontribuojnë në një operacion SAR pas një kërkesë përkatëse nga QKKSH-ja. Përveç kësaj, QKKSH-ja 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-ja.

Një grup vullnetar, që duhet të përfshihet në sistemin e SAR-së, duhet të mbështetet nga QKKSH-ja, brenda mundësive të buxhetit vjetor, me qëllim që të ketë mundësinë për të marrë pjesë në operacionet e koordinuara SAR.

QKKSH-ja 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, shpëtimit jetësh, zhytje dhe ecje, në varësi të ndihmës që ata synojnë të ofrojnë në operacionet e SAR-së. Për më tepër, grupi vullnetar duhet t'i përkasë një shoqate të njohur nga shteti ose nga Mbrojtja Civile, Policia ose Shërbimi Zjarrfikës.

8. MARRËDHËNIET ME MEDIEN

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

Njoftimet për shtyp që kanë të bëjnë me operacionet e SAR-së përgatiten menjëherë pas përfundimit të operacionit dhe dërgohen në mediet e shkruara dhe elektronike, përmes Këshilltarit për Medien ose personit të autorizuar nga ana e ministrit të Mbrojtjes.

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-së nr. 965, publikuar në datën 2.12.2015.

9. 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 të një fatkeqësie natyrore apo katastrofe humanitare, operacionet SAR dhe angazhimi i strukturave të FA-së në këto operacione do të bëhet nga QKKSH-ja, me miratimin e ministrit të Mbrojtjes.

Çdo plan apo dokument tjetër që ka të bëjë me operacionet e SAR-së 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-së, si person përgjegjës, ministri i Mbrojtjes, si person përgjegjës për administrimin e përgjithshëm të shërbimit të kërkim-shpëtimit dhe për 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-së

Hyrje

Krijimi i rajoneve të përgjegjësisë për kërkim-shpëtimit, 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-së është i përcaktuar dhe i njohur ndërkombëtarisht nga ICAO-ja dhe IMO-ja, por, gjithashtu, është i shprehur edhe në Publikimet e Informacionit Aeronautik të Republikës së Shqipërisë. Në zbatim të konventave të ICAO-së dhe IMO-së, si dhe të 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 ujërat territoriale, nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, të kufizuar nga segmentet koordinative gjeografike:

kufiri gjeografik;

rajoni informativ i fluturimit (hapësirë e sipërme) 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

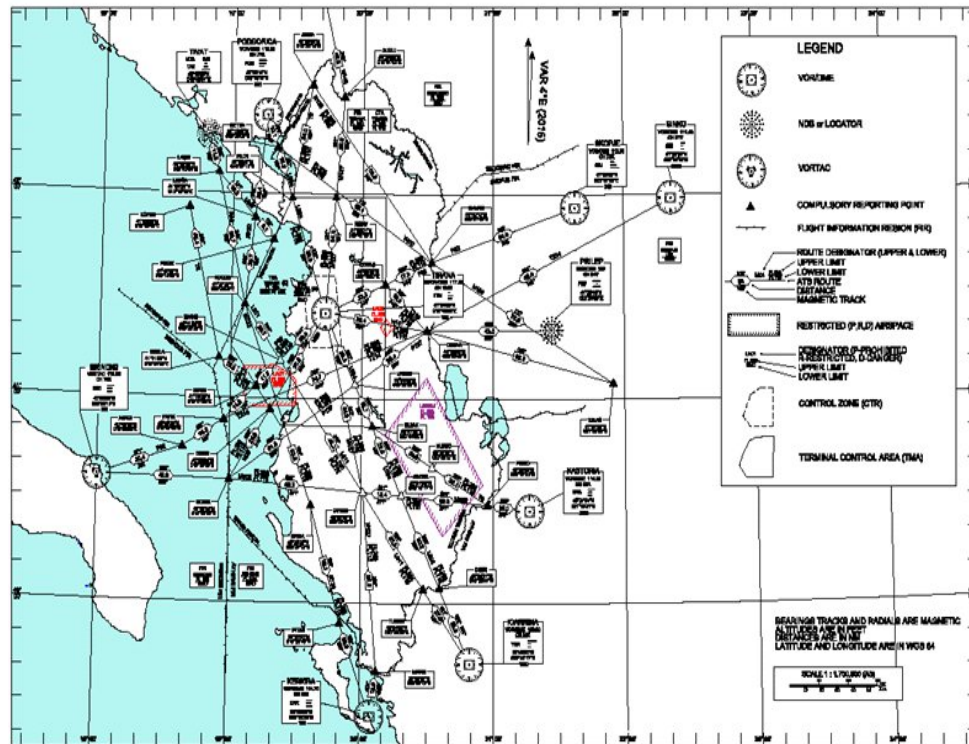
Lidhja nr. 1

TIRANA FIR

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

ENROUTE CHART - ICAO LOWER AIRSPACE

Tirana FIR



TIRANA FIR



RAJONI I KËRKIM-SHPËTIMIT NË DET



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-së 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-së 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-së.

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-të ose MRSC-të.

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

Për shkak të shtrirjes së SRS-së së Republikës së Shqipërisë dhe në mënyrë që të ketë një koordinim të plotë e përhapje efektive të aseteve të SAR-së, si dhe për të arritur më të mirën e rezultateve të mundshme, SRS-ja 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-së. 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-së, 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-së, Tiranë, e njohur nga IMO-ja dhe dokumente të ICAO-së sipas lidhjes me nr. X. Përgjegjëse për zhvillimin e operacioneve SAR, në këtë sektor, është Nënqendra Ajrore e Kërkim-Shpëtimit (ARSC).

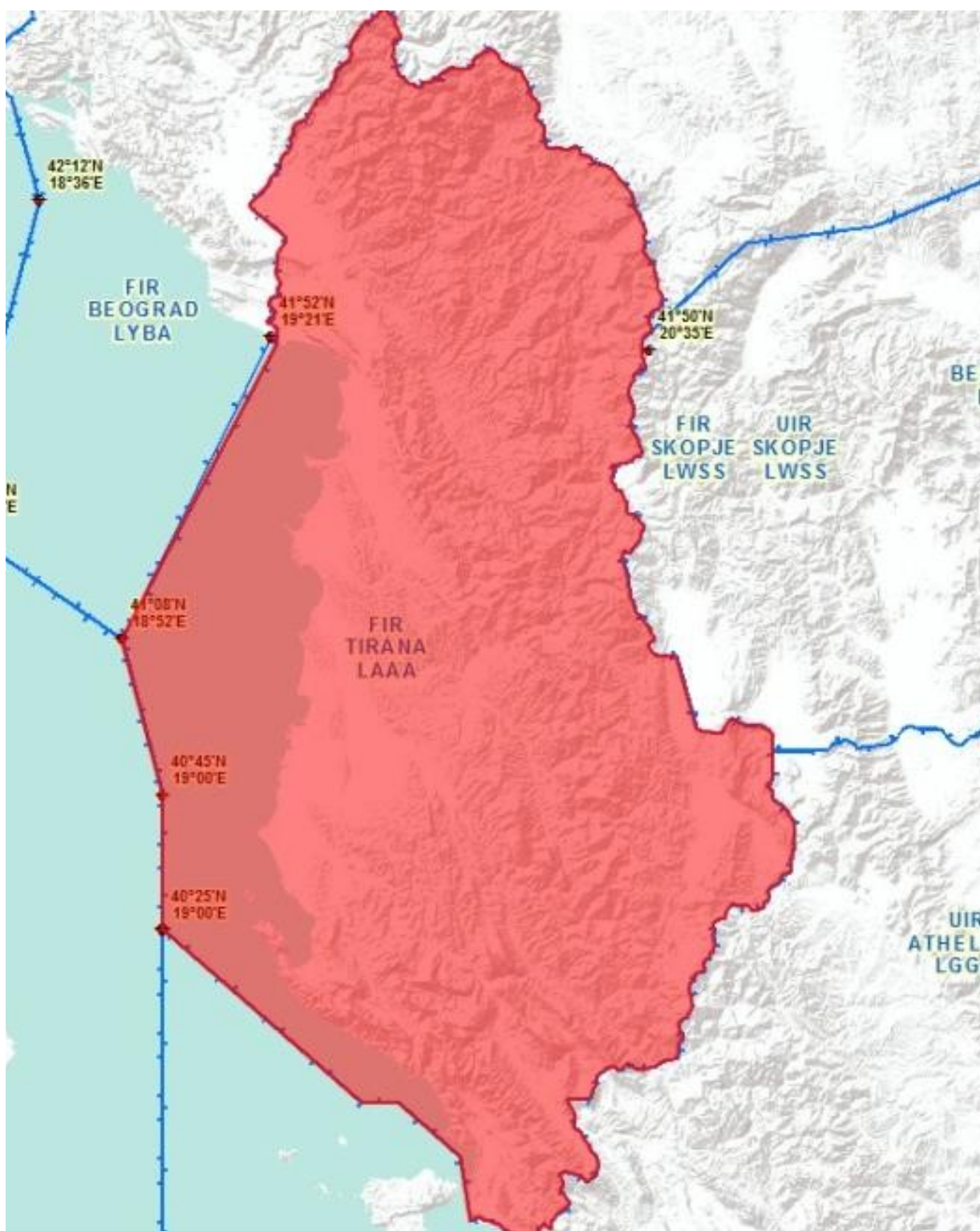
Sektori i Kërkim-Shpëtimit (SRS, BRAVO), për incidentet ajrore, detare, që ndodhin në hapësirën detare të RSH-së përfshin hapësirën detare të kufizuar nga vija bregdetare e RSH-së, si dhe kufirin detar të RSH-së, duke përfshirë dhe hapësirën detare, sipas Memorandumit të Mirëkuptimit të 19 majit 2000 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-ja në vijën me koordinata: $\varphi: 41^{\circ} 23,5' N$, $\lambda: 018^{\circ} 19,5' E$; $\varphi: 40^{\circ} 25,0' N$, $\lambda: 19^{\circ} 00,0' E$.

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 përfundim 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)

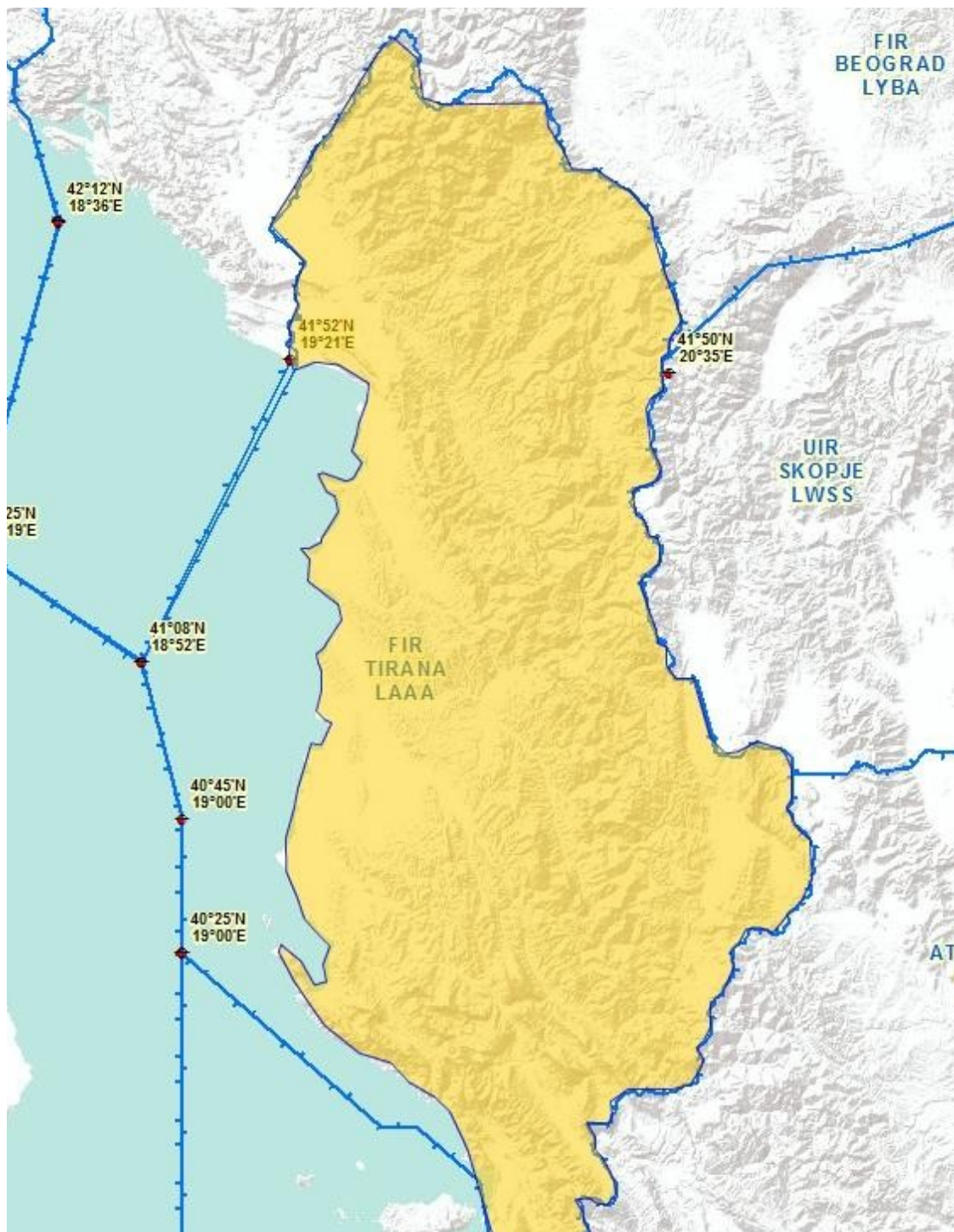
Sektori i Kërkim-Shpëtim (SRS), (ALPHA)



Sektori i Kërkim-Shpëtim (SRS), (BRAVO)



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



KATEGORIZIMI I ASETETEVE SAR

Kategorizimi i asetëve SAR është bërë në përputhje me manualët 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 kërkohej nga situata aktuale taktike apo nuk shkel rregullat e saj të sigurisë.

Kategorizimi i mjeteve SAR është si më poshtë:

1. Asetet detare:

1.1 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 (tabela 1 “Kapacitetet detare”).

1.2 Asete 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.

2. Asetet ajrore:

2.1 Asete ajrore parësore

TABELA 2 – Kapacitetet operacionale të teknikës ajrore

TABELA 3 – Kapacitetet për fluturim operacional të helikopterëve të forcës ajrore

2.2 Asete ajrore dytësore

Shënim.

Që një mjet ajror (helikopter) të plotësojë standardet dhe karakteristikat për zhvillimin në/me siguri të misionëve të kërkim-shpëtimit, ai duhet të ketë të instaluar 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.

Ripat 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.

3. Asetet tokësore

3.1 Asetet tokësore parësore

3.2 Asetet tokësore dytësore

PËRSHTATJA E ASETETEVE 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 asetë 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-ja jep ndihmën e tij në këshillimin dhe marrjen e një vendimi sa më të volitshëm në rastet e një alarmi SAR brenda zonës sonë të përgjegjësisë dhe duhet të jetë i informuar për çdo hap të kryer nga specialisti koordinator SAR në detyrë.

QBO-ja, gjatë situatave emergjente SAR (sipas fazave), vendos në dispozicion të QKKSH/RCC për zgjidhjen e situatës jo vetëm mjetet e sallës operacionale të QBO-së, 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, 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 te ministri i Mbrojtjes.

Drejtimi i operacioneve më tej bëhet nga personeli i QKKSH-së

PGD-ja, pas propozimit të specialistit koordinator SAR të QKKSH-së 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 të strukturave të FA-së 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		

2. Kapacitetet e deleguara për angazhim nga QBO-ja¹

INSTITUCIONI	SPECIALITETI	KAPACITETI
--------------	--------------	------------

¹ Lidhja 1 e urdhrit të ministrit të Mbrojtjes nr. 12, datë 8.1.2016 “Për delegim të autoritetit të komandimit e kontrollit në rastet e emergjencave civile dhe krizave”.

KM (bMR, bxh)	Për K-SH, në rast tërmetesh për K-SH, në rast përmbajtjes 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 ekskavator, 1 fadromë, 2 zjarrfikëse, motopompa dhe një vinç. - DMR Kukës - DMR Korçë - DMR Gjirokastrë - DMR Burrel
Njësia e Helikopterëve, Farkë	Shërbim i KSH-së, 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 - 2 COUGAR, 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

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 Këmbësisë, Zall-Herr		
		1		Batalioni Komando, Zall-Herr		

		2	1	Batalioni i 1-rë i Këmbësoresë, Shkodër		
		3	1	Batalioni i 3-të i Këmbësoresë, Berat		
8	Zbulim të agjentëve kimikë, radioaktivë dhe bërthamorë, si dhe marrjen e mostrave	10	3	Batalioni i Mbështetjes së luftimit, Zall-Herr		

SHTOJCA C
Lidhja 3
KAPACITETET E FORCËS AJRORE

Nr.	Lloji i operacionit	Forca	Mjete	Vendisllokimi	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.

1. Forca Ajrore ka të konfiguruar për operacione "SAR 2", helikopterë (1 EC- 145 dhe 1 Cougar).
2. Për operacionet SAR detare, në raste të veçanta, përveç helikopterëve të pikës 1, aktivizohet edhe 1 helikopter "Cougar".
3. Për operacionet SAR në terren tokësor dhe ujërat e brendshëm, përveç helikopterëve të pikës 1, aktivizohen të gjithë helikopterët në gatishmëri.
4. Në të gjitha operacionet SAR, përveç helikopterëve të sipërpërmendur të Faj, vë në dispozicion helikopterët "MEDEVAC".

SHTOJCA C

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-shpëtimit 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 5 anije (në varësi të sezonit), të gatshme 24 orë 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 të 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 klasit "25 Dhjetori", 1 në 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	Palombarë	5				
Pajisje palombare						
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, Llogora
- 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 ujq	20	1	Tiranë (Ferraj)	60 minuta
2	Togë kërkim-shpëtimit për tërmete	20	1	Tiranë (Ferraj)	60 minuta
3	Togë kërkim-shpëtimi tokësore (aksidente)	20	1	Tiranë (Ferraj)	60 minuta
4	Skuadër kërkim-shpëtimi (zjarr, përmytje, dëborë)	10	1	Kukës (Lugu i keq)	60 minuta
5	Skuadër kërkim-shpëtimi (zjarr, përmytje, dëborë)	10	1	Gjirokastër (Grehot)	60 minuta
6	Skuadër kërkim-shpëtimi (zjarr, përmytje, dëborë)	10	1	Korçë (Drenovë)	60 minuta
7	Skuadër kërkim-shpëtimi (zjarr, përmytje, dëborë)	10	1	Burrel (Kodra e Palit)	60 minuta
	Shuma	100	7		

SHTOJCA C

Lidhja 5/1

KAPACITETET E BATALIONIT TË 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 rrema | 8 copë |
| 5 | Kostum palombari | 16 copë |

Toga e tërmeteve/aksidenteve

- | | | |
|----|---|---------|
| 1 | Këmbalec për hyrje nën rrënoja | 19 copë |
| 2 | Çekiç 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 "PELIKAN1600" | 3 copë |
| 8 | Aparate 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 kërkim-shpëtimit 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 rrema	8 copë
4	Kostum palombari	0 copë
5	Kamion i lehtë taktik	0 copë
6	Kamion i mesëm taktik	0 copë
7	Borëpastruese	1 copë
8	Motogomone 10–12-vendshe	0 copë
DMR, BURREL; personel 18		
1	Autozjarrfikëse e mesme	2 copë
2	Kostum zjarrfikës	10 copë
3	Varka me rrema	1 copë
4	Kamion të mesëm	2 copë
5	Borëpastruese	1 copë
6	Motogomone 10–12-vendshe	0 copë
DMR, KORÇË; personel 29		
1	Autozjarrfikëse e mesme	2 copë
2	Kostum zjarrfikës	10 copë
3	Kostum palombari	0 copë
4	Kamion i lehtë taktik	0 copë
5	Kamion i mesëm taktik	0 copë
6	Borëpastruese	1 copë
7	Motogomone 10–12-vendshe	0 copë
DMR, GJIROKASTËR; personel 29		
1	Autozjarrfikëse e mesme	2 copë
2	Kostum zjarrfikës	10 copë
3	Kostum palombari	0 copë
4	Kamion i lehtë taktik	0 copë
5	Kamion i mesëm taktik	0 copë
6	Motogomone 10–12-vendshe	0 copë

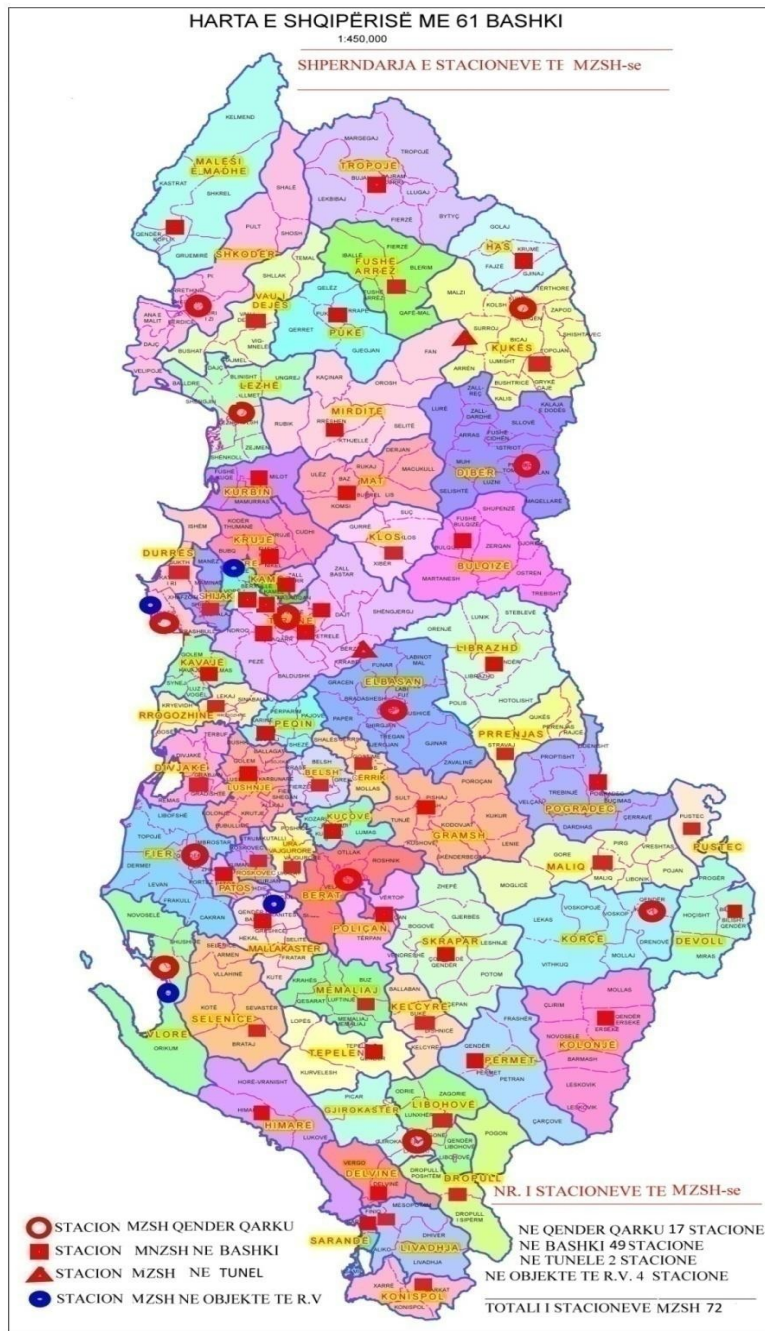
SHTOJCA C

Lidhja 6

KAPACITETET E SHËRBIMIT TË MBROJTJES NGA ZJARRI DHE I SHPËTIMIT

Shërbimi i Mbrojtjes nga Zjarri dhe i Shpëtimit (MZSH) ndërhyr 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 SHËRBIMIT TË MBROJTJES NGA ZJARRI DHE I SHPËTIMIT



SHTOJCA C
Lidhja 6/1
KAPACITETET E SHËRBIMIT TË MBROJTJES NGA ZJARRI DHE I SHPËTIMIT

Nr.	Qarku	Stacione MZSH-je	Bashkia	Stacione MZSH-je. Drejtoritë vendore të bashkive qendër	Stacione MZSH-je. Drejtoritë vendore të bashkive të tjera
1.	Elbasan	7	Belsh		1
			Cërrik		1
			Elbasan	1	0
			Gramsh		1
			Librazhd		1
			Peqin		1
			Përrenjas		1
2.	Berat	5	Berat	1	0
			Poliçan		1
			Kuçovë		1
			Skrapar		1
			Ura Vajgurore		1
3.	Dibër	4	Bulqizë		1
			Dibër	1	0
			Klos		1
			Mat		1
4.	Vlorë	7	Delvinë		1
			Finiq		1
			Himarë		1
			Konispol		1
			Sarandë		1
			Selenicë		1
			Vlorë	1	0
5.	Korçë	6	Devoll		1
			Kolonjë		1
			Korçë	1	0
			Maliq		1
			Pogradec		1
			Pustec		1
6.	Fier	6	Divjakë		1
			Fier	1	0
			Lushnjë		1
			Mallakastër		1
			Patos		1
			Roskovec		1
7.	Gjirokastër	7	Dropull		1
			Gjirokastër	1	0
			Këlcyrë		1
			Libohovë		1
			Memaliaj		1
			Përmet		1
			Tepelenë		1
8.	Durrës	4	Durrës	2	0
			Krujë		1
			Shijak		1

Nr.□	Qarku□	Stacione MZSH-je□	Bashkia□	Stacione MZSH-je.□ Drejtoritë vendore të bashkive qendër□	Stacione MZSH-je.□ Drejtoritë vendore të bashkive të tjera□
9.	Shkodër	5	Fushë-Arrëz		1
			Malësi e Madhe		1
			Pukë		1
			Shkodër	1	0
			Vau i Dejës		1
10.	Kukës	4	Has		1
			Kukës	2	0
			Tropojë		1
11.	Tiranë	10	Kamzë		1
			Kavajë		1
			Rrogozhinë		1
			Tiranë	6	0
			Vorë		1
12.	Lezhë	3	Kurbin		1
			Lezhë	1	0
			Mirditë		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 përgjithshme: 72 stacione të shërbimit MZSH, me rreth 1240 punonjës profesionistë dhe 130 automjete zjarrfikëse, shpëtimi dhe autoskallë.

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

<i>No.</i>	<i>Name</i>	<i>RWY</i>	<i>Direction</i>	<i>Elevation</i>	<i>Dimension *</i>	<i>Surface</i>	<i>Coordinates</i>	<i>ICAO Code</i>	<i>Note/ Shënim</i>
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 Ministria e Mbrojtjes me blloqe betoni
2	Gjirokastrë	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 Ministria e Mbrojtjes me blloqe betoni
3	Korçë	01/19	10 190	203 m MSL	2278 x 84 m	Grass (GRAS)	40°38'45" N 20°44'29" E	LAKO	Të bllokuara nga Ministria 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	01/19	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

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 maksimale 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 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 maksimale 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 MJEKËSORE

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

SHTOJCA C
Lidhja 8/1
SPITALET PRIVATE NË TIRANË

1	ACIBADEM	TIRANË, rruga “ABDI TOPTANI”, TORRE DRINI, K. 1044 505 4240692266525.flora.manuka@acibadem.com.tr
2	GERMAN HOSPITAL	TIRANË, rruga “NIKOLLA LENA”, kryqëzimi me Rrugën e Kavajës04 2274 5770672004282 (Urgjenca 24H) info@spitaligierman.com
3	GUVEN	TIRANË, bulevardi “BAJRAM CURRI”, nr. 49, ETC, K. III04 2230 8620672011156adriatik.derjaj@guven.com.tr

4	SPITALI AMERIKAN	TIRANË, rruga “DON BOSKO”, pranë Spitalit Ushtarak, Laprakë 04 2357 53504 2366 663spitaliamerikan@hotmail.com
5	SPITALI CONTINENTAL	TIRANË, rruga “ALI DEMI”, tek ish-Kombinati Poligrafik 044 506 000; Urgjenca 044 506 666 Receptsi 0697001000; Urgjenca 0697004000 Receptsiinfo@spitalicontinental.com
6	SPITALI SALUS TIRANA	TIRANË, autostrada TIRANE-DURRËS, km 1; rruga “VIDHE GJATA”, nr. 16, MËZËZ, KASHAR 04 2390 50004 2390 5010662053180info@salus.al
7	SPITALI VILLA MARIA	TIRANË, autostrada TIRANE – DURRËS, km 7; mbikalimi i RINASIT 04 2408 0200694056150spitalieuropian@gymnet.com
8	AMAVITA	TIRANË, rruga “PJETËR BUDI”, 75/3, përballë Vodafonit 04 2375 40604 2375 4060693360681.spitaliamavita@yahoo.com
9	HYGEIA	TIRANË, autostrada “TIRANË–DURRES” km 1, rruga dytësore 04 2390 000; Urgjenca 24h: 04 2323 00004 2388 996info@hygeia.al

SHTOJCA C
Lidhja 9
DREJTORITË E POLICISË SË SHITETIT NË QARQË

Drejtori i përgjithshëm	042 364953; 042 364953
1. Drejtoria e Policisë e Qarkut Tiranë	
Salla e Drejtimit dhe Koordinimit	04 2274865; 04 2274867
Salla Operative në Drejtori	04 2274865; 04 2274867
Shefi i Komisarariatit të Policisë nr.1	04 2225057
Rajoni i Policisë në Qytetin Studenti	04 2346231
Shefi i Komisarariatit të Policisë nr.2	042223758
Shefi i Komisarariatit të Policisë nr.3	04 2223236
Reparti i Policisë, Laprakë	04 357756
Shefi i Komisarariatit të Policisë nr.4	04 2366828
Shefi i Komisarariatit të Policisë nr.5	04 7200175
Shefi i Komisarariatit të Policisë nr.6	04 2351555
Rajoni i Policisë, Vorë	047600464
Salla Operative, Rinas	04 2365913
Salla Operative e Policisë Rrugore	126
Shefi i Komisarariatit të Policisë, Kavajë	05524 3372
Stacioni i Policisë, Rrogozhinë	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 Policisë e 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 Gjirokastrë

Salla Operative në Drejtori	084 62019; 084 68437
VKK Kakavijë	084 64523 / 084 90086 (faks)
Shefi i Komisarariatit të Policisë, Përmet	0813 2383
Salla Operative e Komisarariatit, 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, Morinë	024 23205
Pika e Kontroll-Kalimit, Shishtavec	024 23230
Salla Operative në Tropojë	0215 3392 (tel/faks) 0215 3337
Komisariati i Policisë, Lezhë	
Shefi i Komisarariatit të Policisë, Lezhë	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
11. Drejtoria e Policisë e Qarkut Shkodër dhe 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
Vendkontroll-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 (shtatë) 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 eksplozues 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 tonë janë, si më poshtë:

Tel & fax: +355 42 357 540 / +355 42 357 539, web: www.rishm.gov.al, cel: 068 60

42 077, e-mail: 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	Barela	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
18	Autoklav	1 copë
19	Troko e madhe	1 copë
20	Troko e vogël	1 copë
21	Litar shpëtimi	2 copë
22	Rripa sigurimi lartësie	2 copë
23	Helmeta	8 copë
24	Radiomarrëse	6 copë
25	Elektrik projektor ndriçimi	3 copë
26	Çizme	15 palë
27	Doreza pune	20 palë
28	Çarçafë termikë	20 copë
29	Krevate	30 copë
30	Pompa uji	2 copë
31	Kazma	6 copë
32	Lopata	8 copë
33	Varkë evakuimi	1 copë
34	Skaf ndërhyrjeje	1 copë
35	Manekin	1 copë
36	Printer	1 copë
37	Sharra	1 copë
38	Kuti me mjete pune	5 copë
39	Kabllo elektrik	50 metra
40	Karroca lëvizëse	4 copë

41. 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 njërive 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 frekuencën 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

Sinjali i urgjencës “PAN PAN” përdoret për të treguar që stacioni thirrës ka një mesazh tepër urgent 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, si dhe 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.

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

³ Vendi në të cilin ndodh rreziku, fatkeqësia.

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

Radiotelefoni	DCS Thirrje digjitale 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 kHz informacion shpëtimi	
6215 kHz R.tel. trafik rreziku dhe siguria	6312.0 kHz DCS trafik për rrezik
6312.5; 6313; 6313.5; 6332 kHz Thirrje 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 kHz DCS trafik për rrezik
12577.5; 12578; 12578.5; 12657; 12657.5; 12658 kHz rihirrje në DCS	
12520 kHz trafik rreziku-telex	
12579 kHz informacion për sigurinë detare	
16420 kHz R.tel. trafik rreziku dhe siguria	
16804.5 kHz trafik 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 kHz informacion 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-ja 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 në 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: përmblytje, 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 situatë SAR në zonën e përgjegjësisë së RSH-së, mbështetur në konventat e ICAO-së dhe IMO-së, si dhe në manualet IAMSAR përdoren dhe përshtaten në kushtet konkretet disa modele informacionesh, raportesh, fax-mesazhesh dhe planesh operationale. Të gjitha këto forma të lajmërimit, informimit dhe aktivizimit të mjeteve dhe trupave në operatione 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-së.

Mesazhet operationale 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 urdhrat 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 ministrinë dhe entet e tjera shtetërore e private që kanë detyrime ligjore. Në të tilla raste, kur gjykohet e nevojshme, kërkohet asistencë 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-shpëtimit)

PËR DIJENI: (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); (tri 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)

1. SITUATA:

A. Të përgjithshme: (një përmbledhje e shkurtër mbi ngjarjen, pa përsëritur informacionin e shpërndarë më përpara për të gjitha adresat).

B. 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).

C. Persona në bord: (numri i tyre)

D. 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.).

E. 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 *degreestruve*/lartësia dhe njësia matëse, p.sh., 210T/3-6 FEET).

2. DETYRA:

A. (Detyra të veçanta për një strukturë ose njësi kërkim-shpëtimit).

B. (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).

4. 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 njësi 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 njësi 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	

5. UDHËZIME PËR KOORDINIM:

A. (Koordinatori i misionit SAR duhet të identifikohet)

B. (Nëse përfshihen dy ose më shumë struktura SARm koordinatori në vendngjarje duhet të përcaktohet)

C. (Duhet të specifikohet koha e fillimit të kërkimit)

D. (Hapësira e gjurmës së dëshiruar duhet të specifikohet. Shpejtësia maksimale e kërkimit për mjetet ajrore duhet të përcaktohet; për avionët rekomandohet 150 knots)

E. (Detyrimet, përgjegjësitë dhe udhëzimet për koordinatorin në vendngjarje duhet të specifikohen në mënyrë të qartë (shih shembullin).

F. (Udhëzime të tjera për koordinim, sipas nevojës)

6. KOMUNIKIMIET:

(Kanale kontrolli: kryesor dhe dytësor)

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

B. (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

C. (Frekuencat kryesore dhe dytësore ajër/tokë)

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

D. (Frekuencat kryesore dhe dytësore ajër/ajër)

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

7. RAPORTIMET:

A. (Udhëzimet për koordinatorin në vendngjarje rreth kohës së dëshiruar për të dërguar raportin e situatës).

B. (Udhëzimet për raportimet për secilën strukturë të përfshirë në operacionin e kërkimit).

C. (Udhëzimet për raportimet për secilën strukturë homologe në operacionin e kërkimit dhe raportimi në Qendrën Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit).

D. (shihni përmbajtjen e mesazhit “shembull” në modelin 7).

FM

KRYETARI I QKKSH-së/RCC

GRADA EMRI MBIEMRI

FIRMA/VULA

PLANI I OPERACIONIT TË KËRKIMIT

7.21 (SHEMBULL)

URGJENT (data/ora e mesazhit) DTG-DDOOMinMinZMMMVVVV

NGA: QKQSH/ QBO/SHPFA/MM/ALBANIA DREJTUAR: RB/FD/QNOD/FAj/KM/FT
PËR DIJENI: J3/7-SHPFA, ALBCONTROLL, DPD FM

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

(Referencat)

A. KOMUNIKIMI TELEFONIK ME PERSONIN NË BORDIN E ANIJES 082115Z, MAJ 16.

B. KOMUNIKIMI TELEFONIK ME KOORDINATORIN SAR NË RCC, PIREAU 082130Z MAJ 16.

C. KOMUNIKIM TELEFONIK ME PORTIN E SARANDËS 082145Z MAJ 16.

1. SITUATA:

A. 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 VENDNDODHJES.

B. 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 MJEKËSORE TË NDIHMËS SË SHPEJTË.

C. PERSONA NË BORD: 68

D. 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 FISHEKZJARRË.

E. 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.

2. ACTION:

A. BAZUAR NË REFERENCËN A, QNOD TË DËRGOJË NJË MJET DETAR PËR TË KRYER OPERACION KËRKIMI NË ZONËN B-1.

B. HELIKOPTERI “EC 145”, ME SHENJË THIRRJEJE “FARKA SAR” (PLUS INDEKSI I PILOTTI), MENJËHERË TË ANGAZH OHET PËR KRYERJEN E MISIONIT TË KËRKIMIT NË ZONËN B-2, NJËKOHËSISHT, ÇAKTOHET ME DETYRËN E KOORDINATORIT NË VENDNGJARJE.

C. QNOD-ja TË KONTAKTOJË ME “MRCC PIREAU” GREQI PËR MUNDËSINË E DËRGIMIT TË NJË MJETI AJROR PËR TË KRYER OPERACIONIN E KËRKIMIT NË ZONËN B-3

3. 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”				

4. 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						

5. UDHËZIME PËR KOORDINIM:

A. (MAJOR XXX YYY, ME DETYRË KOORDINATOR SAR NË QKKSH, CAKTOHET KOORDINATORI I MISIONIT SAR).

B. PILOTI ME INDEKSIN XXX NË HELIKOPTERIN ME SHENJË THIRRJEJE "SAR", FARKË, CAKTOHET KOORDINATOR NË VENDNGJARJE.

C. KËRKIMI TË FILLOJË MË DATË 09 MAJ 16 ORA 0800.

D. HAPËSIRA E GJURMËS SË DËSHIRUAR 3 MILJE DETARE. SHPEJTËSIA MAKSIMALE E KËRKIMIT PËR MJETET AJRORE, JO MË SHUMË SE 150 KNOTS.

E. KOORDINATORI NË VENDNGJARJE AUTORIZOHET TË MODIFIKOJË PLANIN E KËRKIMIT, SA HERË TË JETË E NEVOJSHME, BAZUAR NË SITUATËN E KRIJUAR NË VENDNGJARJE DHE PËR ÇDO 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.

F. UDHËZIME TË TJERA PËR KOORDINIM DO TË JEPEN SIPAS NEVOJËS.

6. KOMUNIKIMET:

A. KANALE KONTROLLI: KRYESOR DHE DYTËSOR HF: (NNNN) KHZ USB (NNNN) KHZ USB

B. 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

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

VHF-FM CH (118.000) CH (NN)

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

7. RAPORTIMET:

A. KOORDINATORI NË VENDNGJARJE DËRGON RAPORT PËR SITUATËN, SAPO TË MBËRRIJË NË ZONËN E OPERACIONIT DHE MË PAS, NË ÇDO 15 MIN. NË ÇDO RAPORT DUHET TË PËRFSHIHEN KUSHTET METEOROLOGJIKE NË ZONË.

B. TË GJITHA MJETET PJSËMARRËSE 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 ZBULOHEM NË VENDNGJARJE.

C. 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.

D. NË PËRFUNDIM TË OPERACIONEVE SAR, STRUKTURAT E KËRKIMIT RAPORTOJNË TE KOORDINATORI I MISIONIT SAR, NËPËRMJET MESAZHEVE, NUMRIN E FLUTURIMEVE, KOHËN E MBËRRITJES DHE TË LARGIMIT NGA ZONA E KËRKIMIT, ORËT E FLUTURIMIT, ORËT E KËRKIMIT, ZONËN E KËRKUAR (SIPËRFAQEN NË MILJE DETARE NË KATROR), GJURMËN E HAPËSIRËS 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-së/RCC
GRADA EMRI MBIEMRI
FIRMA/VULA**

**SHTOJCA F
Lidhja nr. 2**

RAPORTIM I OPERACIONIT SAR TITULLI (IDENTIFIKIMI I OPERACIONIT SAR)

PJESA I:

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 KOORDINIM-SHPËTIMIT

- a) Informacion i shkurtër i veprimeve fillestare.
 - b) Kapacitetet SAR të angazhuara dhe koha e përgjigjes së tyre.
- Supozimet bazë në lidhje me objektin e kërkuar.

2. OPERACIONI I KËRKIMIT

- a) Plani bazë për kërkimin.
- b) Shpjegime për ndryshimet e planit të kërkimit.
- c) Përmbledhje e shkurtër për aktivitetet e secilës ditë përfshirë zonat e kërkuara, kapacitetet SAR të përdorura dhe gjendja e përgjithshme e motit.
- d) 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.

- e) Nëse objekti nuk është gjetur, një përmbledhje e përgjithshme për të treguar shkaqet/arsyet.

3. OPERACIONET E SHPËTIMIT

- a) Gjendja e të mbijetuarve.
- b) Kapacitetet SAR të përdorura.
- c) Detaje të evakuimit.
- d) 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-së/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

KËRKESE 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: Koordinator 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 koordinitorit kombëtar të kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë, Gjeneralmajor _____, komandanti i Rep. Usharak 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/përmbajtjes/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-në 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, datë 23.06.2011 "Për SAR", VKM nr. 742, datë 16. 10.2012 "Për QKKSH-në; VKM-në nr. 965, datë 16.12.2015; Urdhri operacional nr. _____, datë ____/____/2016	Kolonel: _____ Kryetari i QKKSH-së
Koha e marrjes së mesazhit	Koha e transmetimit të mesazhit	Gjeneralmajor _____ Koordinatori kombëtar i kërkim-shpëtimit në RSH
Data	Koha	Data

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 _____

10. Shoqëruesit / ndihmësit / ekipi mjekësor _____

Njësia e sipërfaqes së përdorur _____

11. Baza e ngritjes e mjetit të përdorur ad. _____

12. Vendi i ngarkimit (shoq. – ndihmuesit – ekipi mjekësor)

13. Vendi i ngarkimit (lagjes) (pacientit, të sëmurit, traumatizuarit)

14. Vendi/gjendja/ zona e ndërhyrjes

15. Vendi i zbarkimit (shoqërues, ndihmues, ekip mjekësor)

16. Vendi i zbarkimit (pacientit, të sëmurit, traumatizuarit)

17. Vendi i shtrimit:

18. Baza e uljes së mjetit të përdorur ad:

19. Kushtet e motit në zonën e veprimeve

20. Përfundimi i misionit: pozitiv / negativ

21. Vështirësi / ndryshme

22. Probleme dhe rekomandime për të ardhmen e ops

SAR

KRYETARI I QKKSH-së/RCC
GRADA EMRI MBIEMRI
FIRMA/VULA

SHTOJCA G **UDHËZIME KOORDINUESE**

1. Kjo shtojcë përshkruan udhëzimet koordinuese në lidhje me organizimin e njërive, 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-ja mund të ndryshojë shërbimet që marrin pjesë dhe mënyrën e ekzekutimit të veprimit nëse konsiderohet e nevojshme.

3. Theksohet se:

a) 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-së, nëse konsiderohet e nevojshme;

b) 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-ja, ndërsa autoritetet e aeroportit mund të kontribuojnë për të mbështetur me personat e tyre të vënë në dispozicion;

c) në rast të një incidenti brenda aeroporteve dhe objekteve ushtarake, koordinimi dhe kontrolli operacional i incidentit kryhet nga QKAKSH-ja. Në të gjitha fushat e tjera të koordinimi dhe kontrolli operacional ndërmerret nga QKKSH-ja.

4. Incidentet e mundshme kryesore të SAR-së 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 6 (gjashtë) 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:

a) para akomodimit të personave në ankth në mjetet e shpëtimit bëhet një kontroll i plotë i trupit nga ekipet e trajnuara për këtë qëllim;

b) 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;

c) 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.

6. 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 6 (gjashtë) milje detare nga bregu.

2. 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.

3. 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.

4. 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:

a) para akomodimit të personave në ankth në mjetet e shpëtimit bëhet një kontroll i plotë i trupit nga ekipet e trajnuara;

b) 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 të Vlorës.

2. Në këtë kategori përfshihen:

a) incidentet brenda zonës së rrethuar të aeroportit;

b) 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-së, 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-ja, 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-ja është përgjegjëse në rast të aksidenteve të aviacionit, ndërsa në të gjitha incidentet e tjera që ndodhin në ujërat e brendshme QKKSH-ja 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-ja është përgjegjëse për aksidentet e aviacionit, ndërsa në të gjitha incidentet e tjera që ndodhin në zonat e paarrtshme, QKKSH-ja merr përsipër vetëm një rol ndihmës, në interes të forcave operacionale që angazhohen.

3. Përgjigja 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-së janë të pamjaftueshme.

MRO-ja ndodhin më rrallë se operacionet e zakonshme të shpëtimit por kanë pasoja të mëdha. Përmbajtja, tërmetet, terrorizmi, avionët e mëdhenj të pasagjerëve ose fatkeqësitë e anijeve janë shembuj të skenarëve, që mund të përfshijnë nevojën për MRO-në. 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-në janë thelbësore. Përgatitjet kërkojnë angazhime dhe partneritete thelbësore midis autoriteteve të SAR-it, autoriteteve mbështetëse të SAR-së, 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-së duhet të bashkërendojnë planet e MRO-së 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 pajustificuara 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. 10435, 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-së nr.742, datë 16.10.2017 “Për organizimin edhe funksionimin e QKKSH-së”, 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:

a) Qendrës Kombëtare Ajrore të Kërkim-Shpëtimit (QKAKSH);

b) Qendrës Kombëtare Detare të Kërkim-Shpëtimit (QKDKSH);

c) strukturave të tjera të vendosura në vartësi operationale 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 te QKKSH/RCC.

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

Sipas dispozitave të IMO-së, përgjegjësia për një SRR detare qëndron në autoritetin kombëtar përgjegjës për rajonin. Këto përgjegjësi kombëtare shkarkohen me anë të RCC-së së duhur te MRCC-ja 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 njërive të saj, nëse është apo jo një mesazh i vërtetë, duhet të informojë menjëherë QKKSH-

ja/RCC-ja 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-së ose komanda merret në përputhje me planin e operacionit të zhvilluar nga RCC-ja e të drejtuar nga OSC-ja.

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-ja, OSC-ja ose komandantët e forcave/njësive të tjera, në mënyrë që të kryejnë detyrën, duhet:

- a) të kenë njohuri të plotë të të gjitha mjeteve në dispozicion të tyre;
- b) të marrin raporte të menjëhershme në lidhje me incidentin;
- c) të përcaktojnë llojet e pajisjeve për të punësuar;
- d) 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-ja/RCC-ja në rolin e tij si koordinator misioni SAR (SMC), i cili administron operacionet SAR në vendin e ngjarjes. OSC-ja zakonisht është personi më i mirë i kualifikuar ose njësia më e aftë në mesin e atyre në dispozicion për misionin SAR.

OSC-ja dhe ACO-ja 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-në 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.

a) ICS-ja 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.

b) SAR-ja është shpesh një komponent i përgjigjes emergjente. Kur zbatohet ICS-ja, objektet e SAR-së mund të kryejnë operacione të njëkohshme nën menaxhimin e ICS.

ICS-ja nuk merr kontrollin ose autoritetin larg shërbimit SAR. Përkundrazi, SMC, OSC ose dikush i caktuar nga SMC-ja 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.

c) RCC-ja dhe RSC-ja 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 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 dhe për 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 autoriteti i transferuar një shefi/komandanti, në mënyrë që të ushtrojë komandën dhe kontrollin e detajuar dhe zakonisht lokal të lëvizjeve dhe manovrave të njësisë 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-së kanë nevojë për trajnim, në veçanti, SC-ja, SMCs-ja dhe OSCs-ja. Elementet operacionale, të cilat kanë nevojë për trajnim, përfshijnë:

- RCC-në dhe RSC-në;
- 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 në 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-ja 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 vëzhgimin e 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-së dhe RSC-së 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 të 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;
 - menaxhimin 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 përfitohet 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 tri 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 tri mënyra për të trajnuar:

- *Trajnimi i bazuar në performancë* ndihmon specialistët dhe ekipet e SAR-së për të kryer detyrat e tyre në mënyrë efektive. Koordinatori kombëtar i SAR-së ka përgjegjësinë për të siguruar që programi i përgjithshëm i trajnimit është efektiv. Kryetari i QKKSH-së dhe të tjerët duhet të sigurojnë që i gjithë personeli i shërbimit të SAR-së 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-së 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 njëjti 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. Instruktesit 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-së. Për personat që do të shërbejnë si drejtues të SAR-së ose do të shërbejnë si administratorë detarë me detyrat e menaxhimit të SAR-së, Universiteti Botëror Detar i IMO-s zhvillon kurse mbi organizimin dhe operacionet e SAR-së. Materialet model për kursin janë në dispozicion nga IMO-ja. Universiteti në Malmö, Suedi, mund të kontaktohet për informacion mbi kurset. Nga IMO-ja dhe ICAO-ja, 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-ja, ICAO-ja 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 mirëplanifikuara 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 ndërinstitutional 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.

2. 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 tri 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 tri 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.

Elementet 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-së.

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); planëzimin 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-ja dhe mbështetja financiare. Stërvitjet duhet të përfshijnë sa më shumë njësi dhe mjedise të mundshme trajnimi, duke siguruar kështu 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-në 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-së.

Në mënyrë periodike ushtrimet stërvitore SAR duhet të planëzohen dhe kryhen së bashku me RCC-të e 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-së 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

1. 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. Përbushin në disa fusha kërkesat e aneksit 12 (ose dispozita të tjera përkatëse ICAO/IMO).
- D. Përbushin në shumicën e fushave.
- E. Përbushin 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 paaplikueshme**” 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 përkohë 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 (Nënqendra 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 1 ^{er} para 1.5 Doc 9731 Vol II Chap 1 ^{er} 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 1 ^{er} para 1.5 Doc 9731 Vol II Chap 1 ^{er} 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-së/ koordinimi civil-ushtarak				
Org.coo.1	Doc 9731 Vol I Chap 5 para 5.2 and 5.3	A është krijuar një Komitet Kombëtar i SAR-it?	☐ A, ☐ B, ☐ C, ☐ D, ☐ E ☐ Jo e zbatueshme	

	Doc 9731 Vol I Chap 6 para 6.3		☐ 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-së				
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. <i>Shënim: Çdo shtet duhet të ketë të publikuar AIP e tij.</i>	☐ A, ☐ B, ☐ C, ☐ D, ☐ E ☐ Jo e zbatueshme ☐ Nuk vlerësohet	
1.8. Koordinimi midis shërbimeve ajrore dhe detare të SAR-së				
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 1 ^{er} 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 Kombëtar i SAR-së				
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 operationale të RCC-së (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 1 ^{er} para 1.5	A ka RCC plane operationale 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	☐ A, ☐ B, ☐ C, ☐ D, ☐ E	

		SAR-it në përputhje me standardet ndërkombëtare?	☐ 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 1 ^{er} 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-ja 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-ja 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-ja 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-ja 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-ja 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-ja 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-ja 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-ja 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-ja 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-ja e pajisur me mjete komunikimi me frekuencë të lartë (HF) me njësitë e SAR-së 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-ja 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 anijeve 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 1 ^{er} 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 1 ^{er} 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 1 ^{er} 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 1 ^{er} 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 1 ^{er} 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/ procedurat e certifikimit

Rh.for.7	Doc 9731 Vol I Chap 6 Doc 9731 Vol II Chap 1 ^{er} 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 1 ^{er} 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 1 ^{er} 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. KONTROLI 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 1 ^{er} 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 1 ^{er} 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 1 ^{er} para 1.7 Doc 9731	Janë përgatitur raporte dhe janë kryer analiza pas veprimit për veprimet SAR të kryera?	☐ A, ☐ B, ☐ C, ☐ D, ☐ E ☐ Jo e zbatueshme	

	Vol I Chap 5 and 6		 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.

1. PLANI I VEPRIMIT 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 23.6.2011 “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-në nr. 742, datë 6.10.2012 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 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

Nr.□	VEPRIMTARIA□	AFATI□	STRUKTURA PËRGJEGJËSE□	STRUKTURA BASHKËPUNUESE□
				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 civil-ushtarak”	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
1.1.5	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 me 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 Infrastrukturës dhe Energjisë	Ministritë e linjës
3.2	Rishikimi i Planit Kombëtar të Emergjencave, kapitulli i Kërkim-Shpëtimit	2020	Ministria e Mbrojtjes	Ministritë e linjës

Nr.□	VEPRIMTARIA□	AFATI□	STRUKTURA PËRGJEGJËSE□	STRUKTURA BASHKËPUNUESE□
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
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 dhe Stërvitjes	QKKSH
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	2019-2025	Forca Ajrore	Ministria e Mbrojtjes SHPFA

Nr.□	VEPRIMTARIA□	AFATI□	STRUKTURA PËRGJEGJËSE□	STRUKTURA BASHKËPUNUESE□
	ndihmë të popullsisë dhe zhvillimin e operacioneve të kërkim-shpëtimit, duke vënë theksin te Baza Ajrore Farkë dhe Qendra e Kontroll-Raportimit.			
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 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 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.	2019-2025	Forca Detare	Ministria e Mbrojtjes SHPFA
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

Nr.□	VEPRIMTARIA□	AFATI□	STRUKTURA PËRGJEGJËSE□	STRUKTURA BASHKËPUNUESE□
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 / SARSAT	2019-2025	QKKSH	Ministria e Mbrojtjes SHPFA
76. 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-në	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			
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

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

i

STATUSI I RATIFIKIMIT/NËNSHKRIMIT TË MARRËVESHJEVE, 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	-	28/3/91 ^a	27/4/91
Article 83 <i>bis</i> Montreal, 6/10/80	-	22/11/99	22/11/99
Article 3 <i>bis</i> 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	-	20/10/04 ^b	19/12/04
Convention on International Interests in Mobile Equipment Cape Town, 16/11/01	-	30/10/07 ^c	1/2/08
Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Aircraft Equipment Cape Town, 16/11/01	-	30/10/07 ^d	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 njësisë 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 së 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 patentat 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 së 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-ja në bashkëpunim me FARSH-në 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-së për realizimin e operacioneve luftarake, operacione të kërkim-shpëtimit, në ndihmë të komunitetit dhe në mbështetje të emergjencave civile.