

## **VENDIM**

**Nr.439, datë 13.5.2011,  
(i ndryshuar me VKM Nr. 585, datë 1.7.2015)**

### **“ PËR MIRATIMIN E DOKUMENTIT “POLITIKAT DHE PROCEDURAT E FUNKSIONIMIT TË QENDRËS NDËRINSTITUCIONALE OPERACIONALE DETARE (QNOD) ”**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikës 1 të kreut IV të vendimit nr. 954, datë 30.9.2009 të Këshillit të Ministrave “Për organizimin, strukturën, funksionimin e Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD) dhe bashkëveprimit me institucionet shtetërore, që kanë interesa në det”, të ndryshuar, me propozimin e Ministrit të Mbrojtjes, Këshilli i Ministrave

#### **VENDOSI:**

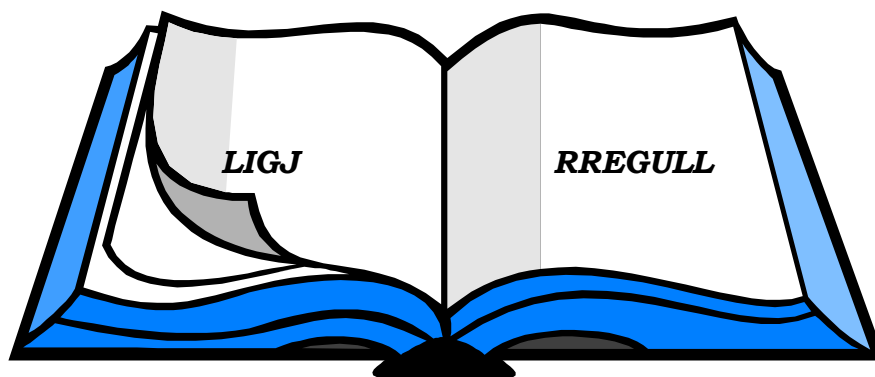
1. Miratimin e dokumentit “Politikat dhe procedurat e funksionimit të Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD)”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Ministri i Mbrojtjes, Ministri i Brendshëm, Ministri i Financave, Ministri i Punëve Publike dhe Transportit, Ministri i Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujrave, Ministri i Turizmit, Kulturës, Rinisë dhe Sporteve dhe Ministri i Bujqësisë, Ushqimit dhe Mbrojtjes së Konsumatorit për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në fletoren zyrtare.

**KRYEMINISTRI**

**Sali Berisha**

**POLITIKAT DHE PROÇEDURAT E FUNKSIONIMIT TË  
QENDRËS NDËRINSTITUCIONALE OPERACIONALE  
DETARE  
(QNOD)**



**Tiranë 2015**

## PËRMBAJTJA

Përmbajtja	2
Të përgjithshme	8
1. Hyrje	8
2. Misioni	
2.1 Detyrat e QNOD	10
3. Politika	11
4. Kritere të Përgjithshme	11
5. Baza Ligjore	18

## PJESA E PARË

### PROÇEDURAT STANDARTE DHE INSTRUKSIONET E VEPRIMTARISË SË PËRDITSHME TË QNOD

#### KAPITULLI I

##### HAPËSIRA OPERACIONALE DHE REGJIMET JURIDIKE NË DET

1. Hapësira Operacionale	20
2. Regjimet Juridike në Det	21

#### KAPITULLI II

DETYRIME TË INSTITUCIONEVE PJESËMARRËSE NË QNOD	23
---	----

#### KAPITULLI III

##### VEPRIMET E OFICERIT TË SHËRBIMIT/OFICERIT CIVIL TË TURNIT NË QNOD DHE TË KOMANDANTIT NË TERREN

1. Veprimet e oficerit të shërbimit/oficerit civil të turnit sipas situatës në skenarin detar	25
1.1 Të Përgjithshme	25
1.2 Gjatë operacioneve të kërkim-shpëtimit në hapësirën detare	26
1.3 Gjatë operacioneve për ndalimin e thyerjes së regjimit të lundrimit dhe sigurisë në det	27
1.4 Gjatë operacioneve kundër trafikimit të qenieve njerëzore...	28
1.5 Gjatë operacioneve kundër kontrabandës dhe trafikeve të jashtëligjshme	30
1.6 Gjatë operacioneve të mbrojtjes së regjimit të peshkimit ....	31
1.7 Gjatë operacioneve për mbrojtjen nga ndotja	33
1.8 Gjatë operacioneve kundër trafikimit të lëndëve narkotike	34
2. Veprimet që kryen komandanti i anijes patrulluese (komandanti në	

terren) kur konstaton shkelje të ligjshmërisë në hapësirën detare	36
Shtojca I	
SKEMA PRINCIPALE E KOMUNIKIMIT NË QNOD .....	38

## PJESA E DYTË ORGANIZIMI DHE PËRSHKRIMI I DETYRAVE NË QNOD

### KAPITULLI I

#### QENDRA NDËRINSTITUCIONALE OPERACIONALE DETARE DHE MISIONI I SAJ

1. Parimet bazë të organizimit për mision të QNOD .....	39
2. Përkufizimet bazë të drejtimit dhe të kontrollit .....	40

### KAPITULLI II

#### STRUKTURA ORGANIZATIVE DHE MISIONET PËR INSTITUCIONET (PËRFAQËSUESIT) PJESËMARRËSE NË QNOD

1. Struktura organizative dhe organograma .....	44
1.1 Struktura organizative .....	45
1.2 Organograma .....	46
2. Tabelat e organizimit , asetet e QNOD dhe të institucioneve. pjesëmarrëse .....	47

### KAPITULLI III

#### UDHËZUESIT FUNKSIONALË PËR ÇDO ELEMENT TË STRUKTURËS ORGANIZATIVE

1. Drejtori administrativ .....	48
2. Drejtori i Drejtorisë së Planifikimit dhe Shërbimeve Mbështetëse	50
3. Sektori i Analiz, Planifikim & Trajnim/Përgjegjësi.....	51
4. Specialisti i Bazës së të Dhënave.....	52
5. Specialisti i Trajtimeve Detare .....	54
6. Specialisti i Mbështetjes Ligjore .....	55
7. Specialisti i Sigurisë së TIK-ut(teknologjis, informacionit dhe komunikimit .....	56
8. Sektori i Operatorëve .....	57
8/1.Operatorët e Komunikimit.....	59
11.Sektori të Financës dhe Shërbimeve Ndhmëse/ Përgjegjësi.....	60
12.Specialist i Sektorit të Financës dhe Shërbimeve Ndhmëse.....	61
13.Sektori i Sekretari, Protokoll, Arkivit/Specialisti i Sekretarisë	62
14.Specialist i Arkivit .....	63

15.Sektori i Administratorëve të Sallës Operacionale/Administratori	65
16.Koordinatorët Institucionalë .....	66
17.Oficerët e Shërbimit/Oficerët Civil të Turnit .....	68
18.Operatorët e Sistemit .....	70

## PJESA E TRETË

### PLANIFIKIMI I OPERACIONEVE TË USHTRIMIT TË LIGJIT NË DET

#### KAPITULLI I

##### PLANËZIMI DHE ORGANIZIMI OPERACIONAL I QNOD-SË

1. Planet operacionale, proçesi dhe parimet e planëzimit.....	72
1.1 Plan Koncepti .....	73
1.2 Plani operacionit me format të plotë .....	73
1.3 Siguria operacionale .....	74
1.4 Proçesi i planëzimit .....	74
1.5 Parimet e planëzimit të operacioneve ndërinstucionale detare	77
2. Asetet operacionale, gatishmëria operacionale .....	78
2.1 Asetet operacionale në një operacion për kontrollin e zbatimit të ligjit .....	78
2.2 Gatishmëria operacionale .....	80
3. Planet e komunikimit, drejtimi operacional .....	81
3.1 Planet e komunikimit .....	83
3.2 Drejtimi operacional .....	86
4. Koordinimi i informacionit dhe përzgjedhja e operacionit (prioritetet)	
4.1 Koordinimi i informacionit, planet e zbulimit .....	88
4.2 Përzgjedhja e operacionit të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit sipas prioriteteve .....	93
5. Mbështetja me logjistikë dhe mjete .....	94
5.1 Drejtimi dhe kontrolli i logjistikës .....	95
5.2 Planet e logjistikës .....	95

#### KAPITULLI II

##### PRIRJET DHE TEKNIKAT E PLANIFIKIMIT TË PATRULLIMIT DHE OPERACIONEVE DETARE TË QNOD

1. Teknikat e përgjithshme të veprimtarisë në det .....	99
1.1 Drejtimi i mjetit lundrues të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit për në objekt .....	100
1.2 Organizimi i kërkimit për të realizuar kontaktin .....	100

2. Taktikat e patrullimit .....	101
2.1 Llojet e patrullimeve sipërfaqësore .....	101
2.2 Objektivat dhe përgjegjësitë e patrullimit .....	102
2.3 Proçedurat taktike gjatë patrullimit .....	103
3. Raportet operacionale .....	104
3.1 Llojet e raporteve operacionale .....	105
3.2 Informacionet dhe relacionet periodike .....	106
4. Prirjet e thyerjes së ligjit .....	107
4.1 Shmangia nga detyrimet fiskale e doganore .....	108
4.2 Kalim i paligjshëm i njerëzve dhe mallrave .....	108
4.3 Shfrytëzim i paligjshëm i peshkimit .....	112
4.4 Dëmtim i ekuilibrit ekologjik dhe mjedisit detar .....	116
5. Përdorimi i forcës, bordingu .....	117
5.1 Autoriteti për të borduar .....	117
5.2 Justifikimi i bordingut .....	118
5.3 Organizimi dhe realizimi i bordingut .....	119
6. Inspektimi në bordet e mjeteve lundruese .....	119

### KAPITULLI III

#### MENAXHIMI DHE DREJTIMI I OPERACIONEVE NË DET

1. Kontrolli i regjimit të lundrimit .....	121
1.1 Karakteristikat kryesore të informacionit për situatën detare .....	122
1.2 Proçesi i njohjes dhe analizës së situatës detare .....	123
2. Kontrolli i kalimit të paligjshëm të njerëzve .....	125
2.1 Operacionet kundër trafikut të qenieve njerëzore në det dhe nëpërmjet tij .....	125
3. Kontrolli i zbatimit të legjislacionit doganor dhe fiskal .....	130
3.1 Kontrolli i trafikut detar të mallrave .....	132
3.2 Kontrolli i mjeteve lundruese .....	133
3.3 Kontrolli i motopeshkatoreve .....	134
3.4 Kontrolli i gomoneve dhe mjeteve të vogla lundruese... ..	134
3.5 Kontrolli i bagazheve të udhëtarëve .....	135
4. Kontrolli i peshkimit .....	135
4.1 Kontrolli i sforcos së peshkimit .....	138
5. Kontrolli mjedisor detar dhe ekuilibri ekologjik .....	138
5.1 Veprimtaritë e ndaluara me burim rreziku të shtuar për mjedisin detar .....	139

5.2 Përballimi i ndotjeve .....	140
6. Kontrolli i zbatimit të ligjit për turizmin dhe sportet e ujit...	141
7. Kontrolli dhe ruajtja e pasurive detare dhe nëndetare	143
7.1 Përshkrimi i pasurive detare e nëndetare .....	143
7.2 Mbrojtja e pasurive detare e nëndetare .....	144
8. Kontrolli dhe ruajtja e vlerave arkeologjike e historike.....	145
9. Operacionet e kërkim – shpëtimit e dhënies së ndihmës.....	145
9.1 Metodologjia e drejtimit të operacioneve të kërkim-shpëtimit	146
9.2 Planëzimi dhe shpejtësia e kërkimit .....	147
9.3 Mënyra e tregimit të vendit të fatkeqësive .....	148
9.4 Llogaritja e rajonit të kërkimit .....	149
9.5 Manovrimet dhe formacionet e anijeve gjatë operacioneve të kërkim-shpëtimit dhe dhënia e ndihmës për mjetet detare me avari dhe fatkeqësi .....	151
9.6 Shpëtimi dhe dhënia e ndihmës për mjetet detare me avari dhe fatkeqësi .....	153
10. Kontrolli i sigurisë së jetës së mjeteve lundruese në det.....	155
11. Kontrolli i zbatimit të ligjit detar kundër terrorizmit.....	156
11.1 Proçedura e ndërhyrjes së forcave speciale .....	157

## KAPITULLI IV

### INTEGRIMI NDËRINSTITUCIONAL OPERATIV

1. Sistemi pasiv i vëzhgimit të integruar .....	169
2. Drejtimi dhe kontrolli i operacioneve në det .....	171
3. Interoperabiliteti dhe ndërveprimi i sistemit të drejtimit.....	172

## PJESA E KATËRT

### RREGULLAT E ANGAZHIMIT NË OPERACIONET E USHTRIMIT TË KONTROLLIT PËR ZBATIMIN E LIGJIT NË HAPËSIRËN DETARE

Të përgjithshme .....	174
-----------------------	-----

## KAPITULLI I

### RREGULLAT E ANGAZHIMIT DHE IMPLEMENTIMI NË NIVELIN E VEPRIMEVE NË TERREN

1. Rregullat e angazhimit për vetëmbrojtjen .....	176
2. Rregullat e angazhimit të QNOD gjatë kryerjes së misioneve të ushtrimit të ligjit në det .....	178
3. Proçesi i planëzimit për kryerjen e misionit të QNOD.....	179
4. Implementimi i rregullave të angazhimit në nivelin e veprimeve në det (terren).....	179

## KAPITULLI II

MODELET E RREGULLAVE TË ANGAZHIMIT PËR INSTITUCIONET LIGJ-ZBATUESE PJESËMARRËSE NË QNOD .....	182
---	-----

### “A”

RREGULLAT E ANGAZHIMIT “PËR MANOVRIMIN E ANIJES PËR BORDING NGA ROJA BREGDETARE” .....	183
--	-----

### “B”

IMPLEMENTIMI I RREGULLAVE TË ANGAZHIMIT GJATË NJË PROÇEDURE BORDINGU .....	185
--	-----

### “C”

RREGULLAT E ANGAZHIMIT PËR PERSONELIN E POLICISË KUFITARE DHE MIGRACIONIT .....	188
FJALORTH TERMASH .....	190
BIBLIOGRAFIA .....	211



# **TË PËRGJITHSHME**

## **MISIONI, POLITIKA DHE KRITERET E PËRGJITHSHME TË FUNKSIONIMIT TË QNOD-së**

### **1. HYRJJE**

Ky dokument është përgatitur për të vënë në funksionim Qendrën Ndërinstitucionale Operacionale Detare për drejtimin, bashkërendimin dhe ndërveprimin e të gjitha forcave dhe mjeteve për kontrollin e kufirit detar dhe kontrollin e zbatimit të ligjit në hapësirën detare shqiptare.

Hartimi i këtij dokumenti bazohet në nenin 100 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të ligjit Nr. 9788, datë 19.7.2007, "Për Rojën Bregdetare Shqiptare" (i ndryshuar), VKM-në Nr.954 datë 30.9.2009, si edhe në mbështetje të legjislacionit ndërkombëtar dhe kombëtar detar. Ky dokument rregullon veprimtaritë e të gjitha institucioneve pjesëmarrëse në këtë qendër.

Këto procedura garantojnë kontrollin civil të operacioneve detare dhe përfshijnë hapësirën fizike e juridike të nevojshme për zhvillimin me sukses të tyre.

Duke përshkruar me hollësi në këtë dokument procedurat dhe veprimtaritë e të gjithë strukturës (sipas funksioneve dhe institucioneve), mundësohet koordinimi dhe rritet efektiviteti dhe shpejtësia e marrjes së vendimeve në përgjigje të situatave dinamike në skenarin detar.

### **2. MISIONI**

Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD) është një institucion ndërdikasterial që ka për detyrë të sigurojë vëzhgimin e hapësirës detare shqiptare, për të realizuar organizimin, planëzimin, bashkërendimin dhe drejtimin e operacioneve në det, në përputhje me legjislacionin detar kombëtar dhe ndërkombëtar.

QNOD garanton menaxhimin dhe kontrollin e kufijve detarë shqiptarë, sigurinë e jetës në det dhe ndërveprimin e institucioneve shtetërore që kanë përgjegjësi dhe interesa në hapësirën detare.

QNOD është institucion kombëtar që garanton ushtrimin e sovranitetit dhe të drejtave sovrane të shtetit shqiptar në hapësirën detare nëpërmjet menaxhimit të integruar të burimeve kombëtare të institucioneve që kanë përgjegjësi dhe interesa në det.

## **2.1 DETYRAT E QNOD-së (Ndryshimet bazuar në VKM-585, datë 01.07.2015)**

Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD) është një strukturë ndërinstitucionale bashkërenduese që ka detyrë organizimin, planizimin dhe drejtimin e operacioneve detare në të gjithë hapësirën detare, në përputhje me legjislacionin detar, vendës e ndërkombëtar. Kjo qendër koordinon drejtimin e veprimtarivetë kontrollit të zbatimit të ligjit, që realizohen në hapësirën detare, zonat ujore dhe rajonet e përgjegjesisë, që mbulohen nga institucionetpërkatëse të interesuara.

Qendra përdor me efikasitet burimet shtetërore për të garantuar ushtrimin e sovranitetit dhe të të drejtave sovrane të shtetit shqiptar në det. Për të realizuar objektivat dhe synimet që burojnë nga misioni, formulohen dhe përfaqesin listime detyrash konkrete, të cilat përfshijnë të gjithë fushën emisionit. Kërkesat për të operuar në hapësirën detare, në interes të zbatimit të ligjit dhe të ushtrimit të sovranitetit shtetëror, janë bazat themelore të funksionimit të QNOD-së, të sistemeve dhe mjeteve që ajo ka në dispozicion për realizimin e veprimtarive administrative-juridike e operacionale. Organizimi i QNOD-së për të kryer veprime operacionale të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit bëhet me anë të grupeve funksionale, të drejtuara sipas linjës hierarkike të drejtimit, dukefilluar nga eprori kryesor tek oficerët ekzekutivë të qendrës deri te komandantët në terren, të cilët kontrollojnë të gjithë aktivitetin e personelit nëvarësi të tyre. Një kontroll i tillë është I domosdoshëm për të realizuar efektivitetin e aseteve teknike e njerëzore të QNOD-së për të përmbushur objektivat dhe synimet e çdo plani operacional të zbatimit të ligjit në det. Drejtimi i operacioneve detare bazohet në forcimin e vazhdueshëm të kontrollit civil mbi këto aktivitete dhe funksionimin ligjor të strukturave të kontrollit të kufijve detarë dhe të imponimit të ligjit në hapësirën detare. Në këtë mënyrë ai garanton zbatimin e kërkesave ligjore për ushtrimin e sovranitetit dhe të së drejtës sovrane të shtetit shqiptar në hapësirën detare. QNOD-ja e siguron drejtimin e saj civil, nëpërmjet organizimit strukturor, legjislacionit kombëtar në fuqi, si dhe legjislacionit ndërkombëtar mbi detin, të ratifikuar nga vendi ynë. Të gjitha aktet nënligjore dhe normative, në bazë të të cilave udhëhiqet veprimtaria e përditshme dhe ajo operacionale e QNOD-së, burojnë nga legjislacioni i mësipërm civil.”.

### **3. POLITIKA**

- *Kontrolli civil i operacioneve detare*

Garantimi i kontrollit civil të operacioneve bazohet në strukturën drejtuese civile, legjislacionin kombëtar dhe konventat ndërkombëtare të ratifikuara dhe të pranuar nga Republika e Shqipërisë.

- *Qëllimi*

Përcaktimi i kriterëve të përgjithshme për të unifikuar veprimet e funksionarëve të institucioneve qendrore shtetërore që kanë përgjegjësi dhe interesa në det, të përfaqësuara në QNOD për garantimin e kontrollit civil të operacioneve detare.

### **4. KRITERE TË PËRGJITHSHME**

Drejtimi i operacioneve detare bazohet në forcimin e vazhdueshëm të kontrollit civil mbi këto aktivitete dhe funksionimin ligjor të strukturave të kontrollit të kufijve detarë dhe imponimit të ligjit në hapësirën detare. Në këtë mënyrë ai garanton zbatimin e kërkesave ligjore për ushtrimin e sovranitetit dhe të drejtës sovrane të shtetit shqiptar në Hapësirën Detare.

QNOD e siguron drejtimin e saj civil, nëpërmjet organizimit strukturor, legjislacionit ndërkombëtar mbi detin të ratifikuar nga vendi ynë si dhe të legjislacionit kombëtar në fuqi. Të gjitha aktet nënligjore dhe normative që udhëheqin veprimtarinë e përditshme dhe atë operacionale të QNOD burojnë nga legjislacioni i mësipërm civil.

Përputhja e hierarkisë së drejtimit për komandantët në terren me nivelet e larta urdhëruese, realizohet nëpërmjet dokumenteve normative të miratuara nga institucionet përkatëse që kanë interesa dhe përgjegjësi në det. Edhe ky dokumentacion buron nga legjislacioni ndërkombëtar (i ratifikuar) dhe ai kombëtar.

Nevoja për shfrytëzimin racional e të gjitha resurseve civile dhe ushtarake, për të ushtruar kontrollin e zbatimit të ligjshmërisë në hapësirën detare është realizuar me anë të akteve ligjore e n/ligjore në fuqi.

Personeli pjesëmarrës në QNOD është përgjegjës dhe organizon e drejton drejtpërsëdrejti operacionet e mëposhtme: (ndryshime sipas vkm nr.403, date 13.05.2015)

- Operacionet detare për kontrollin e kufirit dhe të luftës kundër trafikut të paligjshëm;
- Operacionet detare të luftës kundër terro-rizmit dhe krimit të organizuar;
- Operacionet detare për detyra të tjera policore.
- Operacionet e kërkim-shpëtimit dhe dhënies së ndihmës në det;
- Operacionet detare për kontrollin e legjislacionit për sigurinë hidrolundrimore;
- Me kërkesë të strukturave të Policisë së Shtetit dhe atyre doganore siguron mbështetje për misionet e zbatimit të ligjit;

- Kur për veprimet e ndërmarra sipas nënndarjes “ii” më sipër, kërkohen atributet e policisë gjyqësore, vetëm personeli i Rojës Bregdetare apo i Forcës Detare, i cili gëzon këto attribute dhe ka trajnimin e përshtatshëm, mund t'i kryejë këto veprime. Trajnimi i nevojshëm përcaktohet me urdhër të përbashkët të ministrive të përfshira dhe të Prokurorisë së Përgjithshme.
  - Operacionet detare për kontrollin e legjislacionit për trafikun detar;
  - Hetimin e incidenteve detare.
  - Operacionet detare për kontrollin e legjislacionit fiskal dhe doganor.
  - Operacionet për parandalimin dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja;
  - Operacionet në mbështetje të sporteve ujore dhe nënujore;
  - Operacionet në mbështetje të turizmit detar dhe bregdetar;
  - operacionet detare për kontrollin e zbatimit të legjislacionit për peshkimin.
- Në këtë dokument sigurohet që gjatë këtyre operacioneve, veprimtaritë në det, duhet të jenë ngushtësisht të integruara me veprimtaritë që realizohen në tokë si:
    - Sensorët e sistemit të vëzhgimit bregdetar;
    - Patrulla të vendosura në afërsi të pikave të mundshme të zbarkimit ose të kalimit të detyruar;
    - Patrulla me automjete në lëvizje përgjatë vijës bregdetare ose në iteneraret që mund të përdoren nga shkelësit e ligjit për kufirin;
    - Postblloqe, të hapur ose të fshehtë mbi rrugët e komunikacionit që shkojnë në brendësi të territorit;
    - Dispeçeritë dhe inspektoratet e peshkimit në portet e hapura të RSH;
    - Sistemi i sigurisë hidrolundrimore i instaluar në bregdet dhe pranë tij;
    - Njësitë e antikontrabandës detare etj.
- Operacionet detare të ushtrimit të ligjit kanë për qëllim:
    1. Kontrollin e trafikut detar dhe sigurimin e lundrimit paqësor në detin territorial të RSH.
    2. Sigurinë e jetës në det dhe pasurisë nëpërmjet operacioneve të kërkim shpëtimit.
    3. Kontrollin dhe mbikëqyrjen e kufirit (kontrolle rutinë).
    4. Parandalimin dhe goditjen e trafikut të qenieve njerëzore.
    5. Parandalimin dhe goditjen e trafikut të lëndëve narkotike.
    6. Parandalimin dhe goditjen e kontrabandës së mallrave.
    7. Parandalimin dhe goditjen e akteve terroriste dhe subversive.
    8. Parandalimin dhe goditjen e veprimtarive të krimit të organizuar.
    9. Parandalimin e piraterisë dhe skllavërisë në det.
    10. Parandalimin e transmetimeve të paautorizuara.
    11. Parandalimin e ndotjeve të bregdetit dhe detit.
    12. Parandalimin e aktiviteteve të zbulimit dhe spiunazhit.
    13. Parandalimin e aktiviteteve të paautorizuara kërkimore- shkencore dhe vëzhgimeve hidrografike.
    14. Parandalimin e aktiviteteve të kundërligjshme që kanë të bëjnë me ruajtjen e pasurive detare, nëndetare dhe të fundit të detit.

15. Ruajtjen e vlerave arkeologjike dhe kulturore në hapësirën detare shqiptare.
16. Parandalimin e çdo lloj aktiviteti që nuk ka të bëjë me kalimin paqësor në detin territorial shqiptar.

- Për parandalimin e veprimtarive të kundërligjshme, organizimin me sukses të operacioneve detare të ushtrimit të ligjit dhe ndërveprimin institucional janë miratuar strukturat përgjegjëse dhe në këtë dokument janë përpunuar procedurat standarde të punës për të përcaktuar kriteret e përgjithshme për unifikimin e veprimeve të funksionarëve të institucioneve qendrore shtetërore që kanë përgjegjësi dhe interesa në det, të përfaqësuara në QNOD për garantimin e kontrollit civil të operacioneve detare.

Pjesa e dytë e këtij dokumenti “*Organizimi dhe përshkrimi i detyrave në QNOD*” përcakton në mënyrë të detajuar detyrat funksionale të komponentëve të QNOD-së dhe synon standardizimin e bashkëpunimit dhe koordinimit ndërinstitutional për përmbushjen e misionit të saj. Mënyra e organizimit të kësaj strukture lehtëson funksionimin e QNOD-së duke shmangur mbivendosjet në kompetencat funksionale institucionale dhe qartësimin e një hierarkie administrative dhe operacionale të thjeshtë dhe të qartë. Përshkrimi i detajuar i detyrave funksionale të personelit të QNOD-së garanton efektivitetin e drejtimit operacional dhe atë mbështetës. Ky dokument shërben në aktivitetin e përditshëm administrativ dhe operacional të personelit në këtë qendër.

Mënyra e konceptimit dhe ndërtimit të këtij dokumenti mbështetet në Ligjin Nr. 8875, datë 4.4.2002 “Për Rojën Bregdetare shqiptare”, i ndryshuar me Ligjin Nr. 9788 datë 19.7.2007 “Për disa ndryshime dhe shtesa në Ligjin nr.8875, datë 4.4.2002 “Për Rojën Bregdetare Shqiptare”” dhe V.K.M. Nr. 954, dt. 30.9.2009 “Për organizimin, strukturën, funksionimin e Qendrës Ndërinstitutionale Operacionale Detare dhe bashkëveprimin me institucionet shtetërore që kanë interesa në det” (i ndryshuar).

2. QNOD-ja drejton dhe bashkërendon operacionet detare të institucioneve të mëposhtme: (Ndryshime Bazuar në VKM-403, DATË 13.05.2015)

a) **Ministrisë së Brendshme:**

- i) Operacionet detare për kontrollin e kufirit dhe të luftës kundër trafikut të paligjshëm;
- ii) Operacionet detare të luftës kundër terro-rizmit dhe krimit të organizuar;
- iii) Operacionet detare për detyra të tjera policore.

b) **Ministrisë së Mbrojtjes:**

- i) Operacionet e kërkim-shpëtimit dhe dhënies së ndihmës në det;

ii) Operacionet detare për kontrollin e legjislacionit për sigurinë hidrolundrimore;

iii) Me kërkesë të strukturave të Policisë së Shtetit dhe atyre doganore siguron mbështetje për misionet e zbatimit të ligjit;

iv) Kur për veprimet e ndërmarra sipas nënndarjes “ii” më sipër, kërkohen atributet e policisë gjyqësore, vetëm personeli i Rojës Bregdetare apo i Forcës Detare, i cili gëzon këtotribute dhe ka trajnimin e përshtatshëm, mund t'i kryejë këto veprime. Trajnimi i nevojshëm përcaktohet me urdhër të përbashkët të ministrive të përfshira dhe të Prokurorisë së Përgjithshme.

**c) Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë:**

i) Operacionet detare për kontrollin e legjislacionit për trafikun detar;

ii) Hetimin e incidenteve detare.

**ç) Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë,**

d) operacionet detare për kontrollin e legjislacionit fiskal dhe doganor.

**d) Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit,**

Dh) operacionet për parandalimin dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja.

i) Operacionet në mbështetje të sporteve ujore dhe nënujore;

ii) Operacionet në mbështetje të turizmit detar dhe bregdetar.

**e) Ministrisë së Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural,**

operacionet detare për kontrollin e zbatimit të legjislacionit për peshkimin.”.

- Operacionet për ushtrimin e sovranitetit përfshijnë kontrollin e zbatimit të legjislacionit kombëtar dhe ndërkombëtar, dhënien e ndihmës dhe shpëtimin e jetës njerëzore dhe pasurisë në det. Operacionet me spektrin më të gjërë janë ato të ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit, të cilat përfshijnë një sërë regjimesh juridike, nga legjislacioni fito-sanitar deri tek lufta kundër terrorizmit në det.

Ashtu si të gjitha llojet e operacioneve edhe operacionet për ushtrimin e sovranitetit kanë ndjeshmëri politike. Tipe të ndryshme operacionesh kanë sensibilitet të ndryshëm. Pavarësisht se objektivi i pritshëm i një operacioni përcaktohet me ligj, ndjeshmëria politike e operacionit do të varet nga niveli i legjitimitetit të objektivit operacional dhe përfshirja e marrëdhënieve ndërshtetërore në të.

Liria e lundrimit në det është një nga parimet themelore në përdorimin e detit. Kontrolli i zbatimit të ligjit në asnjë rrethanë nuk duhet të kufizojë këtë të drejtë kushtetuese, të mishëruar si një nga të drejtat themelore të së drejtës ndërkombëtare të detit. *Anija si objekt i ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit në det, në asnjë rrethanë nuk mund të jetë objekt i kontrollit, inspektimit, bordimit dhe devijimit jashtë porteve të hapura të Republikës së Shqipërisë pa informacion të besueshëm nëse aktiviteti i saj ose ekuipazhit të saj ka shkaktuar shkelje të ligjit.*

- Në përputhje me të drejtën ndërkombëtare detare dhe legjislacionin kombëtar në fuqi, Republika e Shqipërisë ushtron sovranitetin dhe të drejtat e saj sovrane në hapësirat e mëposhtme:

- *Ujërat e brendshme detare*
- *Detin Territorial*
- *Zonën fqinjë (në vazhdim)*
- *Zonën Ekonomike Ekskluzive*
- *Shelfin Kontinental*
- *Zonën e Kërkimit dhe Shpëtimit në Det (sipas marrëveshjeve)*

- Me qëllim, përcaktimin e qartë të përgjegjësive të institucioneve për zbatimin e ligjit në det, në përputhje me nenin 32 të Ligjit Nr.9251, datë 8.7.2004 “Për Kodin Detar të Republikës së Shqipërisë”, një operacion detar plotësisht i përcaktuar si pjesë e një regjimi juridik detar do të drejtohet nga një institucion i vetëm.

Në mbështetje të këtij neni, regjimet juridike dhe operacionet detare të përfshira në to, janë:

1. *Regjimi i shërbimit të ndihmës dhe kërkim – shpëtimit në det*
2. *Regjimi i lundrimit*
3. *Regjimi i kontrollit dhe mbikëqyrjes së kufirit detar*
4. *Regjimi doganor*
5. *Regjimi i peshkimit dhe akuakulturës*
6. *Regjimi i mbrojtjes së mjedisit detar*
7. *Regjimi i mbrojtjes së pasurive detare dhe nëndetare*
8. *Regjimi i mbrojtjes së pasurive historike dhe arkeologjike*
9. *Regjimi juridik në ujërat ndërkombëtare*
10. *Regjimi i lundrimit turistik*
11. *Regjimi fito-sanitar*

- *Ndërveprimi dhe interoperabiliteti* është elementi themelor në përmbushjen me sukses të misionit të QNOD-së. Realizimi i misionit është i lidhur ngushtë me *kapacitetet ndërvepruese* jo vetëm të vetë qendrës, por edhe të forcave dhe aseteve organike të institucioneve kombëtare ligjzbatuese në det. Optimizimi dhe përdorimi i integruar i burimeve në dispozicion të QNOD-së do të thotë që forcat dhe mjetet e institucioneve të veçanta bashkëpunojnë me njëra – tjetrën jo vetëm për përmbushjen e përgjegjësive të tyre respektive. Ato koordinojnë veprimtaritë për menaxhimin dhe administrimin e të gjitha situatave në hapësirën detare.

Përmbushja e këtij objekti do të thotë që personeli i institucioneve kombëtare pavarësisht rreshtimit të tyre organik, të jenë të përgatitur për të vepruar dhe përmbushur misionet e çdonjërit prej institucioneve kombëtare ligjzbatuese. Ndërveprimi do të varet nga përdorimi i procedurave standarte të përbashkëta, shkëmbimi i informacionit, standartizimi i pajisjeve dhe gjuhës operationale.

*Ndërveprimi në përgjithësi duhet të përfshijë:*

*a.Përdorimi i të njëjtave doktrina dhe manuale.* Përdorimi i të njëjtave doktrina dhe manuale është shumë i rëndësishëm për suksesin e operacionit. Kjo do të garantojë procedura standarte të përbashkëta. Përdorimi i tyre është i rëndësishëm që në fazën e planëzimit të operacionit. Disa institucione kanë manualët e tyre për operacione të veçanta. Në kuadrin e misionit të QNOD-së tashmë është e rëndësishme që manualët e përdorimit operacional dhe taktik të forcave duhet të jenë të unifikuara. Me qëllim unifikimin e këtyre manualeve, QNOD duhet të marrë dhe ruajë iniciativën duke propozuar hartimin, miratimin dhe botimin e tyre. Disa nga manualët dhe dokumentet më të rëndësishme për përmbushjen e misionit të QNOD-së janë:

1. Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë
2. Politikat dhe procedurat e funksionimit të Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare
3. Manuali i Kërkimit dhe Shpëtimit në Det
4. Manuali i Rojës Bregdetare
5. Plani Kombëtar i Emergjencave etj.

*b.Përdorimi i të njëjtës gjuhë operationale.* Personeli gjatë një operacioni ndërinstiucional e ka gjithmonë të nevojshme të përcaktojë një gjuhë të përbashkët për tu përdorur në operacion. Pavarësisht nga kjo, gjuha mund të jetë e përbashkët për nivele të larta drejtuese të operacionit ndërsa për nivelet më të ulëta, mund të përdoren edhe oficerët ndërlidhës. Megjithatë, përdorimi i oficerëve ndërlidhës do të ishte efektiv në fazën fillestare të bashkëpunimit kur ende nuk është arritur ndërveprimi edhe në këto nivele operationale. Një nga objektivat që realizon QNOD-ja është pikërisht ky qëllim.

Terminologjia mund të shkaktojë konfuzion ose jo. Gjatë operationeve ndërinstiucionale është e nevojshme përdorimi i termave të unifikuara, sidomos në terminologjinë e drejtimit dhe kontrollit. Unifikimi i terminologjisë është i lidhur me hartimin dhe zbatimin e manualeve dhe doktrinave të përbashkëta si dhe përdorimin e tyre që më parë në procesin e trajnimit dhe stërvitjes.

*c.Përdorimin e pajisjeve të standartizuara.* Edhe pse gjatë operationeve ndërinstiucionale mund të arrihet unifikimi i gjuhës, procedurave të planëzimit dhe drejtimit si dhe terminologjisë, ndërveprimi nuk mund të jetë i plotë pa standartizimin e sistemeve dhe pajisjeve. Standartizimi është thelbësor sidomos për efektivitetin e sistemit të drejtimit dhe kontrollit. Në kushtet e standartizimit të sistemit të vëzhgimit të hapësirës detare është e rëndësishme standartizimi i sistemeve të komunikimit, sisteme të cilat duhet të kenë kapacitete të mjaftueshme për drejtimin e disa operationeve njëkohësisht si dhe të garantojnë drejtimin e fshehtë të operationeve. Kjo pasi drejtimi i operationeve të ushtrimit të sovranitetit, për shkak të përdorimit të integruar të burimeve do të jetë një skemë e kombinuar drejtimi dhe kontrolli.

*d.Drejtimi dhe kontrolli i operationeve ndërinstiucionale.*

*Drejtimi dhe kontrolli* mund të përkufizohet si “ushtrimi i autoritetit dhe drejtimit nga ana e një drejtuesi mbi forcat nën drejtimin e tij apo në përfundim për përmbushjen e misionit. Si përkufizim, procesi i drejtimit dhe kontrollit përfshin “planëzimin, drejtimin, koordinimin dhe kontrollin e forcave dhe



operacioneve” ndërsa drejtimi përfshin “personelin, pajisjet, komunikimin dhe procedurat e përdorura nga drejtuesi”. I njëjti koncept duhet të udhëheq përfaqësuesit institucionalë pjesëmarrës në QNOD gjatë përgatitjes dhe zhvillimit të operacioneve detare.

## 5. BAZA LIGJORE

- Konventa e Kombeve të Bashkuara “Mbi të Drejtën e Detit” firmosur në Montego Bay, Jamaica 10 dhjetor 1982;
- Konventa Ndërkombëtare Për Sigurinë e Jetës në Det, SOLAS 1974/1978;
- Konventa e Kombeve të Bashkuara Kundër Trafikut të Paligjshëm të Drogave Narkotike dhe Lëndëve Psikotrope 1988;
- Konventa Ndërkombëtare mbi kërkim – shpëtimin detar, Hamburg 1979;
- Konventa Ndërkombëtare e Torremolinos ”Mbi sigurinë e anijeve të peshkimit”, Sfv-1977;
- Konventa Ndërkombëtare “Për parandalimin e ndotjeve nga anijet në det”, Marpol-1973/78;
- Protokollin mbi parandalimin, pengimin dhe ndëshkimin e trafikut të personave, veçanërisht të grave dhe fëmijëve në plotësim të konventës së Kombeve të Bashkuara kundër krimit të organizuar ndërkombëtar;
- Ligj Nr.9251, datë 8.7.2004 “Kodi detar i Republikës së Shqipërisë”;
- Ligji Nr. 8449 datë 27.01.1999 “Për kodin doganor të Republikës së Shqipërisë”;
- Ligji Nr. 8875, datë 4.4.2002 “Për Rojën Bregdetare shqiptare” (i ndryshuar);
- Ligji Nr.10109, datë 2.4.2009, “Për Administratën Detare të Republikës së Shqipërisë”;
- Ligji Nr. 9749, datë 4.6.2007 “Për policinë e shtetit”; i ndryshuar me Ligji Nr. 108/2014 “Për Policinë e Shtetit” i ndryshuar,
- Ligji Nr. 9861, datë 24.1.2008 “Për kontrollin dhe mbikëqyrjen e kufirit shtetëror”; Ligji Nr. 71/16, “Për kontrollin kufitar;
- Ligji Nr. 127/2020 Për Regjistrimin, Mënyrën e Përdorimit dhe Kontrollin e Mjeteve Lundruese Turistike dhe të Argëtimit
- LIGJ Nr. “Për 93/2015 Turizmin”, i ndryshuar;
- LIGJ Nr. 43/2020 “Për Aktivitetet e Turizmit Detar”;
  
- Ligji Nr. 7908, datë 5.4.1995 “Për peshkimin dhe akuakulturën (i ndryshuar)”; me Ligji Nr. 64/2012; Ligji Nr. 4/2019 Për disa ndryshime dhe shtesa në Ligjin Nr. 64/2012”;
- Ligji Nr. 8671 datë 26.10.2000 "Për pushtetet dhe autoritetet e komandimit strategjik të FA RSH";
- Ligji Nr. 8290 datë 24.2.1998 "Për përdorimin e armëve të zjarrit"; Ligji Nr. 72/2014 "Për përdorimin e armëve të zjarrit";
- Ligji Nr.168/2013, datë 30.10.2013 “Për sigurinë në Anije e Porte”
  
- Ligji Nr. 9093 datë 3.7.2003 “Për ratifikimin e "Marrëveshjes për krijimin e Komisionit të Përgjithshëm të Peshkimit për Mesdheun";
- Ligji Nr. 9401 datë 19.5.2005 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në marrëveshjen për nxitjen e respektimit të masave ndërkombëtare të menaxhimit dhe të ruajtjes së burimeve nga anijet e peshkimit në det të hapur”;
- Ligji Nr. 9822 datë 29.10.2007 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën Ndërkombëtare për Ruajtjen e Peshkut Ton

- të Atlantikut (ICCAT - International Convention for the Conservation of Atlantic Tuna”);
- Ligji Nr.10027 datë 11.12.2008 “Për Aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën Për Mbrojtjen e Trashëgimisë Kulturore Nënujore”, Paris 2001;
  - Ligji Nr. 10/2017 datë 2.2.2017 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në marrëveshjen për masat e shteteve portuale për të parandaluar, frenuar dhe eliminuar peshkimin e paligjshëm, të paraportuar dhe të parregulluar” ;
  - Ligji Nr. 10325,datë 23.09.2010 “Për Bazat e të Dhënave Shtetërore”;
  - V.K.M Nr. 205, datë 13.3.1999 “Për dispozitat zbatuese të kodit doganor të Republikës së Shqipërisë”;
  - V.K.M Nr. 606 datë 4.12.2002 "Për miratimin e manualit të rojës bregdetare";
  - V.K.M Nr.729, datë 13.11.2019 "Për miratimin e Planit Kombëtar të Kërkim-Shpëtimit në Republikën e Shqipërisë dhe planit të veprimit të tij";
  - V.K.M Nr. 1062, datë 16.7.2008 “Për përcaktimin e kompetencave të inspektoratit të peshkimit dhe ngritjen e sistemit të kontrollit për zbatimin e politikave menaxhuese në peshkim”.
  - V.K.M Nr. 954, datë 30.9.2009 “Për organizimin, strukturën, funksionimin e Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare dhe bashkëveprimit me institucionet shtetërore që kanë interesa në det” (i ndryshuar) me V.K.M. Nr. 403, datë 13.05.2015;
  - V.K.M Nr. 439, datë 13.05.2011 “Për miratimin e dokumentit “Politikat dhe Proçedurat e Funksionimit të Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD)” (i ndryshuar me V.K.M Nr. 585, datë 01.07.2015);
  - VKM nr.480, dt.25.07.2012 “Për miratimin e planit kombëtar të emergjencave, për reagimin ndaj ndotjes detare ndaj hidrokarburet;
  - V.K.M. Nr. 302, datë 10.4.2013 “Për ngritjen e sistemit të inspektimit për parandalimin, shkurajimin dhe eliminimin e peshkimit të paligjshëm, të parregulluar dhe të paraportuar (PPP) dhe krijimin e skemës së certifikimit të zënieve në peshkim”;
  - V.K.M. Nr. 402, datë 8.5.2013 “Për përcaktimin e masave menaxhuese për shfrytëzimin e qëndrueshëm të burimeve peshkore në det”;
  - V.K.M. Nr. 407, datë 8.5.2013 “për përcaktimin e një regjimi kontrolli për të garantuar respektimin e rregullave të politikave menaxhuese në peshkim”;
  - V.K.M Nr.321, , dt.28.05.2014 “Per sigurine ne det, plazhe, ne ujrat e brendshme ne thellesi te territorit dhe gjate ushtrimit te sporteve ujore”;

- V.K.M Nr. 806, datë 16.11.2016 “Për përcaktimin e Rregullave të Verifikimit Kufitar që zbatohen për kategori të caktuara të personave dhe mjetëve”;
- VKM Nr. 673, datë 22.11.2017 “Për Riorganizimin e AKSHI”, i ndryshuar

## **PJESA E PARË**

### **PROÇEDURAT STANDARTE DHE INSTRUKSIONET E VEPRIMTARISË SË PËRDITSHME TË QNOD**

#### **KAPITULLI I**

#### **HAPËSIRA OPERACIONALE DHE REGJIMET JURIDIKE NË DET**

##### **1. Hapësira operacionale**

- *Hapësira e Sovranitetit Kombëtar (Ujërat e brendshme detare, Deti Territorial).* QNOD ushtron aktivitetin e saj për kontrollin e zbatimit të ligjit në det në të gjithë hapësirën kombëtare të Republikës së Shqipërisë. Këto të drejta i ushtron edhe jashtë hapësirës kombëtare detare sipas rasteve të parashikuara nga e drejta ndërkombëtare.
- *Hapësira e të drejtave sovrane. (Zona ekskluzive ekonomike, Shelfi Kontinental).* QNOD ushtron aktivitetin e saj për kontrollin e zbatimit të ligjit në det dhe garantimin e të drejtave sovrane të Republikës së Shqipërisë në shelfin e saj kontinental.
- *Hapësira ndërkombëtare detare.* QNOD ushtron aktivitetin për kontrollin e zbatimit të së drejtës ndërkombëtare detare në det të hapur për rastet e parashikuara nga kjo e drejtë.

*PS.* Për anijet me flamur shqiptar, QNOD ushtron aktivitetin për implementimin e legjislacionit kombëtar dhe ndërkombëtar, në çdo rast jashtë hapësirës kombëtare detare të shteteve të tjera.

- *Zona e kërkim-shpëtimit.* Për shkak të mungesës së marrëveshjeve me fqinjët për përcaktimin e zonave të përgjegjësisë të kërkim - shpëtimit në përputhje me pikën 2.4.1 të konventës për kërkimin dhe shpëtimin në det, zona e përgjegjësisë të kërkim - shpëtimit të Republikës së Shqipërisë është deti i saj kombëtar. Mungesa e marrëveshjeve dypalëshe, në përputhje me nenin 98 të konventës së OKB-së mbi të drejtën detare nuk e përjashton Shqipërinë nga detyrimi për të vepruar edhe jashtë detit të saj territorial.

## **2. Regjimet juridike në det**

Me regjim juridik në det do të kuptojmë tërësinë e akteve ligjore dhe nënligjore, të cilat rregullojnë një tërësi marrëdhëniesh të përcaktuara të veprimtarive në mjedisin detar në të cilin QNOD realizon misionin e saj. Një regjim juridik i veçantë mund të jetë fushë e aktivitetit të një ose më shumë institucioneve që kanë përgjegjësi për zbatimin e ligjit në hapësirën detare.

Me qëllim, përcaktimin e qartë të përgjegjësive të institucioneve për zbatimin e ligjit në det, në përputhje me nenin 32, të Ligjit Nr. 9251, datë 8.7.2004 “Për Kodin Detar të Republikës së Shqipërisë”, një operacion detar plotësisht i përcaktuar si pjesë e një regjimi juridik detar do të drejtohet nga një institucion i vetëm.

Në mbështetje të këtij neni regjimet juridike dhe operacionet detare të përfshira në to janë:

### **2.1 Regjimi i shërbimit të ndihmës dhe kërkim – shpëtimit në det:**

*Institucioni përgjegjës kombëtar për ndjekjen dhe zbatimin e këtij regjimi është Ministria e Mbrojtjes (Roja Bregdetare).*

Operacionet që kryhen për zbatimin e këtij regjimi janë:

- a. *Operacionet për dhënien e ndihmës në det.*
- b. *Operacionet e kërkimit dhe shpëtimit në det..*

### **2.2 Regjimi i lundrimit dhe siguria në det**

*Institucionet përgjegjëse kombëtare për ndjekjen dhe zbatimin e këtij regjimi janë: Ministria e Mbrojtjes (Roja Bregdetare) dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjitikës (Administrata Detare).*

Operacionet për kontrollin e zbatimit të regjimit të lundrimit në trafikun detar përfshijnë:

- a. *Operacionet për zbatimin e ligjeve për sigurinë e lundrimit dhe të jetës në det.*
- b. *Operacionet për sigurinë e trafikut detar, zbatimin e ligjit për zonat e ndaluara për lundrim dhe regjimin e kushteve të forcës madhore.*
- c. *Operacione për zbatimin e ligjit mbi kalimin paqësor të anijeve të huaja.*

Këto operacione realizohen nga QNOD në detin e brendshëm dhe detin territorial.

Objekt i operacioneve të QNOD-së për zbatimin e ligjit për kalimin paqësor janë anijet e huaja jo luftarake. Kur shkelja e rregullave të kalimit paqësor bëhet nga një anije ushtarake e huaj, drejtimi i operacionit bëhet nga Forcat Detare.

### **2.3 Regjimi i kontrollit dhe mbikëqyrjes së kufirit detar**

*Institucionet përgjegjëse për ndjekjen dhe zbatimin e këtij regjimi janë: Ministria e Brendshme (Departamenti i Kufirit dhe Migracionit), Ministria e Mbrojtjes (Roja Bregdetare), Ministria e Financave dhe Ekonomisë (Drejtoria e Përgjithshme e Doganave) dhe Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural (Drejtoria e shërbimeve të Peshkimit dhe Akuakulturës). Llojet kryesore të këtyre operacioneve janë:*

- a. Operacionet për zbatimin e ligjit për kalimin e paliqjshëm të kufirit të njerëzve dhe mallrave.*
- b. Operacionet e luftës kundër terrorizmit.*
- c. Operacionet e luftës kundër drogës.*
- d. Operacionet e luftës kundër përhapjes së Armëve të Dëmtimit në Masë.*
- e. Operacione për shkeljen e ligjit të peshkimit nga anijet e huaja.*

Të gjitha këto operacione realizohen nga QNOD në zonën bregdetare, detin e brendshëm dhe detin territorial. Jashtë detit territorial këto operacione realizohen në varësi të regjimit të aplikueshëm sipas të drejtës ndërkombëtare të detit.

### **2.4 Regjimi doganor**

*Institucioni përgjegjës kombëtar për ndjekjen dhe zbatimin e këtij regjimi është Ministria e Financave dhe Ekonomisë (Drejtoria e përgjithshme e Doganave).*

*Operacionet për zbatimin e legjislacionit doganor dhe fiskal realizohen nga QNOD në territorin doganor dhe zonën doganore, ujërat e brendshme detare dhe detin territorial.*

### **2.5 Regjimi i peshkimit dhe akuakulturës**

*Institucioni përgjegjës kombëtar për ndjekjen dhe zbatimin e këtij regjimi është Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural*

*Operacionet për zbatimin e ligjit për peshkimin dhe akuakulturën përfshijnë operacionet për zbatimin e ligjit për peshkimin, zonat e mbrojtura, mbrojtjen e specieve dhe legjislacionit për akuakulturën. Këto operacione realizohen nga QNOD në detin e brendshëm, detin territorial dhe zonën ekonomike ekskluzive.*

### **2.6 Regjimi i mbrojtjes së mjedisit detar**

*Institucionet përgjegjëse kombëtare për ndjekjen dhe zbatimin e këtij regjimi janë Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, Ministria e Mbrojtjes (Roja Bregdetare) dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (Administrata Detare).*

*Operacionet për mbrojtjen e mjedisit detar konsistojnë në masat e marra dhe reagimin në rast ndotje të mjedisit detar. Kapiteneritë e Porteve kanë prioritet për ushtrimin e legjislacionit për ndotjen detare, megjithatë personeli i Rojës*

Bregdetare mund të autorizohet për të filluar operacionet përkatëse në mbrojtjen mjedisore detare. Këto operacione realizohen nga QNOD në detin e brendshëm, detin territorial dhe zonën ekonomike ekskluzive.

### **2.7 Regjimi i mbrojtjes së pasurive detare dhe nëndetare**

*Institucioni përgjegjës kombëtar për ndjekjen dhe zbatimin e këtij regjimi është Ministria e Mbrojtjes (Roja Bregdetare) si dhe Ministrinë e tjera që kanë përgjegjësi dhe interesa në det.*

Operacionet për mbrojtjen e pasurive detare dhe nëndetare konsistojnë në zbatimin e legjislacionit kombëtar dhe ndërkombëtar për studimin dhe shfrytëzimin e pasurive detare dhe nëndetare. Pasuritë detare dhe nëndetare janë pasuri e shtetit shqiptar. Këto operacione realizohen nga QNOD në ujërat e brendshme detare, detin territorial, zonën ekonomike ekskluzive dhe shelfin kontinental.

### **2.8 Regjimi i mbrojtjes së pasurive historike dhe arkeologjike**

*Institucioni përgjegjës kombëtar për ndjekjen dhe zbatimin e këtij regjimi është Ministria e Turizmit dhe Mjedisit.*

Operacionet për mbrojtjen e pasurive historike dhe arkeologjike konsistojnë në zbatimin e legjislacionit kombëtar dhe ndërkombëtar për shfrytëzimin dhe studimin e pasurive historike dhe arkeologjike. Pasuritë historike dhe arkeologjike janë pasuri e shtetit shqiptar. Këto operacione realizohen nga QNOD në ujërat e brendshme detare dhe detin territorial.

### **2.9 Regjimi i lundrimit turistik**

*Institucioni përgjegjës kombëtar për ndjekjen dhe zbatimin e këtij regjimi është Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (Administrata Detare).*

Këto operacione konsistojnë në zbatimin e ligjit për lundrimin turistik dhe zhytjet sportive. Këto operacione realizohen nga QNOD në ujërat e brendshme detare dhe detin territorial.

### **2.10 Regjimi fito-sanitar**

*Institucioni përgjegjës kombëtar për ndjekjen dhe zbatimin e këtij regjimi është Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural*

Operacionet për zbatimin e legjislacionit fito-sanitar realizohen nga QNOD në ujërat e brendshme detare dhe detin territorial.

## **KAPITULLI II**

### **DETYRIME TË INSTITUCIONEVE PJESËMARRËSE NË QNOD**

Me qëllim zbatimin e detyrimeve dhe njohjen në vijimësi të situatës në hapësirën detare dhe mbi këtë bazë marrjen e masave që veprimtaria në këtë hapësirë të jetë në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe ndërkombëtar, të gjitha institucionet që kanë përgjegjësi dhe interesa në det janë të detyruara:

1. Të përgjigjen dhe t'i krijojnë kushtet e nevojshme strukturave përgjegjëse në QNOD për inspektimet, kontrollet, analizat apo trajnimet e mundshme në funksion të realizimit të misionit të QNOD-së.
2. Të vënë në dispozicion të QNOD-së planin e zhvillimit të kapaciteteve të tyre në hapësirën detare për integrimin e politikave të tyre të zhvillimit.
3. Të vënë në dispozicion të qendrës adresat dhe pikat e kontaktit për të gjithë zyrtarët përgjegjës të institucioneve pjesëmarrëse në QNOD.

Drejtesit e strukturave përgjegjëse të institucioneve kryesore pjesëmarrëse (Drejtori i Përgjithshëm i Administratës Detare, Drejtori i Departamentit të Policisë Kufitare dhe Migracionit, Drejtori i Përgjithshëm i Doganave, Komandanti i Rojës Bregdetare, Drejtori i Kontrollit për Mjedisin) duhet të japin pikat e kontaktit dhe numrat e tyre të telefonit.

4. Të raportojnë pranë strukturave përgjegjëse të QNOD-së (salla operative), 24 orë para dhe në situata të veçanta menjëherë, për:
  - Gjendjen teknike të sistemeve dhe pajisjeve në funksion të QNOD-së.
  - Numrin e mjeteve lundruese të gatshme për të vepruar në hapësirën detare dhe vendin e dislokimit të tyre.
  - Numrin e mjeteve lundruese që ndodhen me shërbim në hapësirën detare (sipas interesave e përgjegjësive të institucioneve) dhe vendin e ushtrimit të veprimtarisë së tyre.
  - Kohën e daljes dhe kthimit nga shërbimi të këtyre mjeteve.
  - Planin e lëvizjes për anijet tregtare dhe turistike si edhe informacionet përkatëse (e cila jepet nga Kapiteneritë e Porteve);
  - Të dhënat e regjistrimit të mjeteve lundruese shqiptare dhe të huaja në aktivitet;
  - Planin e lëvizjes për mjetet lundruese të peshkimit (e cila jepet nga shërbimet e policisë kufitare dhe migracionit si dhe inspektoriatet e peshkimit);
  - Planin e lëvizjes për anijet luftarake dhe atyre me mision shtetëror në vizitë në portet shqiptare;
  - Kushtet hidro-meteorologjike të përditësuara nga Roja Bregdetare.

Institucionet pjesëmarrëse në QNOD duhet të bëjnë njoftimet përkatëse brenda orës 16:00 të çdo dite. Këto informacione evidentohen në regjistra



të veçantë, në Sallën Operative të QNOD-së në përputhje me rregulloren e brendshme të këtij institucioni.

**KAPITULLI III (Kapitulli III i mëparshëm shfuqizohet bazuar në VKM-585, dt.01.07.2015)**

**VEPRIMET E OFICERIT TË SHËRBIMIT/OFFICERIT CIVIL TË TURNIT NË QNOD DHE TË KOMANDANTIT NË TERREN**

**1. Veprimet e oficerit të shërbimit/oficerit civil të turnit sipas situatës në skenarin detar**

**1.1 Të përgjithshme**

Në çdo rast kur merret informacion nëpërmjet Sistemit të Integruar të Vëzhgimit të Hapësirës Detare (SIVHD) ose nga burime të tjera për thyerje të regjimit të lundrimit apo shkelje të legjislacionit detar, oficeri i shërbimit/oficeri civil i turnit bën verifikimin mbi bazën e të dhënave të Kapitenerisë së Portit dhe të shërbimeve të tjera pjesëmarrëse në QNOD. Kur objekti lundruar rezulton të jetë i dyshimtë, përcakton koordinatat, shpejtësinë dhe të dhëna të tjera identifikuese të tij.

Mbi bazën e vlerësimit të përbashkët të situatës përcaktohet regjimi juridik i operacionit sipas procedurave të përcaktuara në këtë dokument duke ndjekur këtë radhë pune:

- 1) Urdhëron përgatitjen për dalje në det të mjetit lundruar më të afërt, të shërbimeve të institucioneve shtetërore pjesëmarrëse në këtë Qendër, për zgjidhjen e situatës dhe njofton koordinatoren institucional.
- 2) Urdhëron Sallat Operative të Drejtorisë Rajonale të Policisë Kufitare dhe Migracionit, Rojës Bregdetare, Shërbimin Doganor etj, në varësi të rajonit ku është konstatuar shkelja. I sqaron situatën dhe i jep detyra në lidhje me vijimësinë e operacionit.
- 3) Mbasi bëhet verifikimi në vend i mjetit lundruar, sipas detyrimeve dhe kompetencave ligjore, përgjegjësia e drejtimit të operacionit i kalon oficerit të shërbimit përgjegjës sipas regjimit juridik të përcaktuar në këtë dokument.
- 4) Në varësi të situatës konkrete, realizon bashkëpunimin dhe ndërveprimin me të gjitha institucionet pjesëmarrëse në QNOD, duke kërkuar në rastet e nevojshme mbështetje me anije të tjera dhe sipas situatave edhe me helikopter.
- 5) Bën ndjekjen e situatës dhe *drejtimin e vazhdueshëm të operacionit* (nëpërmjet komandantëve në terren dhe SIVHD), evidenton saktësisht në ditarin e shërbimit urdhrat dhe udhëzimet e marra nga eprorët e tij. Në vazhdimësi informon instancat eprorë për ecurinë e situatës dhe zbatimin e detyrave.
- 6) Në rastet kur është e nevojshme, njofton institucionet ndërkombëtare që ushtrojnë aktivitet në hapësirën detare të vendit tonë (sipas marrëveshjeve apo protokolleve të nënshkruara për këtë qëllim) dhe

vendet fqinjë nëpërmjet oficerëve të kontaktit dhe numrave të kontaktit dhe sipas rastit, kërkon mbështetje nga ana e tyre me mjete lundruese apo edhe ajrore.

- 7) Në përfundim të operacionit përgatit raportin përkatës për koordinatorët dhe Drejtorin Administrativ.

### **1.2 Gjatë operacioneve të kërkim-shpëtimit në hapësirën detare**

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

QNOD duhet të jetë e përditësuar në çdo kohë me informacionin aktual në lidhje me operacionet e kërkim-shpëtimit, i cili ka të bëjë me njësitë e shpëtimit dhe pikat e vrojtimit bregdetar, mjetet e komunikimit në këto operacione, informacion nga agjensitë detare kombëtare e ndërkombëtare, vendndodhjen, sinjalin e thirrjes, orët e takimit në radio, të dhënat meteorologjike etj.

QNOD koordinon punën për përgatitjen e planeve dhe instruksioneve të detajuara për kryerjen e operacioneve të kërkim-shpëtimit.

Procedurat e operimit për emergjencat ndahen në tri faza:

- a. *Faza e Pasigurisë*: për anijet e vonuara mbi kohën e parashikuar.
- b. *Faza e Alarmit*: është vazhdim i fazës së parë dhe kur përpjekjet për të vendosur kontakt me anijen e humbur kanë dështuar.
- c. *Faza e Fatkeqësisë*: kur nga informacioni i besueshëm mësohet se një anije ose person është në rrezik të dukshëm dhe ka nevojë për ndihmë të menjëhershme.

*Radha e punës së oficerit të shërbimit/oficerit civil të turnit:*

- Me marrjen e informacionit për situatën e kërkim – shpëtimit bën verifikimin dhe vlerësimin e tij;
- Vë në dijeni oficerët civil të turnit të institucioneve të tjera, informon koordinatorin dhe Drejtorin Administrativ të QNOD-së për situatën e krijuar;
- Urdhëron oficerin e rojës në varësi të rajonit ku ndodhet situata t'i jap kushtrim anijes së gatshme, i sqaron situatën dhe i jep detyrën;
- Informon drejtuesit e Rojës Bregdetare për situatën dhe koordinon punën për organizimin e operacionit të kërkim-shpëtimit;
- Ndjek hedhjen e të dhënave të anijeve pjesëmarrëse në operacion në kompjuterin e programuar për operacionet e kërkim-shpëtimit;
- Me mjetet në dispozicion kryen vrojtimin e hapësirës detare në rajonin e ngjarjes;
- Bën ndjekjen e vazhdueshme të situatës në monitorët e sistemit dhe evidenton saktësisht urdhrat, udhëzimet e detyrat në ditarin e shërbimit. Në vazhdimësi informon instancat përkatëse për ecurinë e situatës;

- 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 /dhe me helikopter duke zbatuar kërkesat e manualit të kërkim-shpëtimit në det (SAR);
- Në përfundim të operacionit përgatit raportin përkatës për koordinatorët dhe Drejtorin Administrativ.

### **1.3 Gjatë operacioneve për ndalimin e thyerjes së regjimit të lundrimit dhe sigurisë në det**

Operacionet për sigurinë e lundrimit të parrezikshëm kanë për qëllim të garantojnë sigurinë e lundrimit të mjeteve detare nëpërmjet parandalimit të fatkeqësive, përplasjeve, rënies në cekinë, goditjeve dhe humbjes së jetës, pasurisë dhe dëmtimit të ambientit detar. Këto operacione përfshijnë imponimin e autoritetit të shtetit shqiptar për kufizimin e lirisë së lundrimit të mjeteve lundruese që rrjedhin nga konventat ndërkombëtare të ratifikuara që lidhen me zbatimin e kërkesave, kufizimeve, instruksioneve, pajisjeve hidrolundrimore, pilotimit të detyruar në zona me mundësi të kufizuara manovrimi dhe zbatimit të rregullave të trafikut detar.

Rëndësi të veçantë në këto operacione duhet t'i kushtohet zbatimit nga ana e mjeteve lundruese (anije peshkimi, mallrash, tragete pasagjerësh apo mallrash, anije turistike etj.) të kërkesave dhe procedurave teknike që duhet të plotësojnë anijet si dhe ekuipazhet e tyre. Këto operacione përfshijnë zbatimin e ligjit për sigurinë e trafikut detar, regjimin e kushteve të forcës madhore dhe zbatimin e ligjit për zonat e ndaluara për lundrim etj. Informacionet për thyerjen e regjimit të lundrimit QNOD i merr nga SIVHD, nga institucionet pjesëmarrëse në qendër si dhe nga çdo burim tjetër i mundshëm.

Me marrjen e këtyre informacioneve oficeri i shërbimit/oficeri civil i turnit marrin masat si më poshtë:

- Evidentojnë saktësinë e informacionit të dhënë, konsultohen me njëri-tjetrin dhe kryejnë veprimet e përcaktuara në pikën 1.1 të këtij kapitulli.
- Në rast se për specifika të veçanta të operacionit është e nevojshme angazhimi i specialistëve me njohuri për fushën përkatëse, njoftojnë Koordinatorët institucional dhe Drejtorin Administrativ për marrjen e masave.
- Në fund të operacionit hartojnë një raport të detajuar për Koordinatorët dhe Drejtorin Administrativ.

### **1.4 Gjatë operacioneve kundër trafikimit të qenieve njerëzore**

Në rast se ka të dhëna të besueshme për vepra penale që çenojnë rendin dhe sigurinë publike apo që kanë të bëjnë me emigracionin e paligjshëm, Policia Kufitare dhe Migracionit kontrollon anijen brenda ujërave të brendshme dhe territoriale të Republikës së Shqipërisë.

Policia Kufitare dhe Migracionit është autoriteti kryesor, që zbaton ligjet kundër emigracionit të paligjshëm. Për të përmbushur detyrat që burojnë nga

ky legjislacion, Policia Kufitare dhe Migracionit është përgjegjëse në realizimin e kapjes (arrestimit) dhe kryerjes të të gjitha procedurave ligjore kundrejt anijes që transporton klandestinë. Proçeset e diktimit, monitorimit dhe të kategorizimit të mjetit lundrues, organizohen dhe ndiqen në bashkëpunim me Rojën Bregdetare dhe strukturat e tjera të institucioneve pjesëmarrëse në QNOD.

Gjatë zbatimit të procedurave në operacionet kundër emigracionit klandestin zbatohen konventat në lidhje me statusin e refugjatëve (Convention relating to the status of refugees –Geneva-1951) dhe Protokollit përkatës mbi statusin e refugjatëve (Protocol relating to the status of refugees –Neë York-1967).

Detyrat për këtë qëllim mbështeten në të drejtën sovraane të shtetit shqiptar për të kontrolluar emigracionin dhe për të parandaluar hyrjen ose daljen ilegale të personave nga dhe në territorin shqiptar.

Gjatë zbatimit të procedurave për kontrollin e ligjeve të emigracionit mund të ndalohet dhe të bordohet një anije, e cila përfshihet në:

- transport të parregullt të personave;
- shkelje të ligjeve shqiptare të emigracionit;
- shkelje të ligjit të një vendi të huaj me të cilin shteti shqiptar ka marrëveshje bilaterale për kontrollin e emigracionit të paligjshëm.

Individët që transportojnë emigrantë për në ose nga Shqipëria ose kur individ nuk ka autorizim zyrtar për të hyrë apo dalë nga Shqipëria janë subjekt për tu ndaluar.

Kur individ apo individët ndodhen në bordin e një anijeje shqiptare, atëherë ekzistojnë të gjitha mundësitë ligjore për të kryer ndalimin në bordin e saj. Kur individ apo individët ndodhen në bordin e një anijeje me flamur të huaj, këto shërbime mund të kryejnë ndalimin e mjetit, por vazhdimi i procedurave do të bëhet pasi anija e kapur të transferohet në PKK më të afërt.

Biznesi i emigracionit të paligjshëm është po aq i sofistikuar sa dhe kontrabanda e drogës. Për të fshehur individët ilegalë mund të përdoren pjesë të çisternave, hambarëve, frigoriferëve, ndarëseve të fshehta në paratijet e lokaleve të skafit ose të brinjëve ndarëse. Gjatë inspektimit mund dhe duhet të kontrollohen:

- Lista e pasagjerëve;
- Lista e ekuipazhit dhe matrikulla detare (pasaporta e detarit);
- Dokumentacioni i anijes, i cili shihet dhe gjykohet si i arsyeshëm.

*Radha e punës e oficerit të shërbimit/oficerit civil të turnit:*

Me marrjen e informacionit për situatën e emigracionit klandestin të qenieve njerëzore, bën verifikimin dhe vlerësimin e tij dhe ndjek këtë radhë pune:

- 1) Vë në dijeni oficerët e shërbimit të institucioneve të tjera pjesëmarrëse për situatën e krijuar;
- 2) Bën koordinimin, organizimin dhe drejtimin e operacionit nëpërmjet komandantëve në terren në përputhje me situatën, gjendjen e detit (sipas shkallës së Boforit) dhe verifikon gatishmërinë e mjeteve lundruese për patrullim;

- 3) Ndjek në vijimësi situatën, jep udhëzime e detyra, vë në dijeni koordinatorin duke i evidentuar ato në librin e shërbimit;
- 4) Në varësi të situatës konkrete, nëpërmjet oficerëve të shërbimit, kërkon bashkëpunim dhe ndërveprim me të gjitha institucionet pjesëmarrëse në QNOD për mbështetje me mjete të tjera lundruese ose helikopter sipas nevojave operationale;
- 5) Kur vërtetohet konsumimi veprimtarisë penale, kujdeset dhe kërkon nga pjesëmarrësit në operacion plotësimin rigoroz të dokumentacionit për dispozitat e shkelura sipas akteve ligjore e nënligjore, për personat dhe mjetet që kanë ushtruar veprimtari të kundraligjshme;
- 6) Merr masa dhe koordinon me agjensitë që detyrohen me ligj për transportimin dhe sistemimin në destinacionin e përcaktuar të emigrantëve klandestin të kapur gjatë operacionit;
- 7) Në përfundim të operacionit përgatit raportin përkatës për koordinatorët dhe Drejtorin Administrativ.

### **1.5 Gjatë operacioneve kundër kontrabandës dhe trafikeve të jashtëligjshme**

Veprimtaria doganore siguron mbrojtjen e interesave kombëtare të Republikës së Shqipërisë që kanë të bëjnë me importet, eksportet dhe tranzitet e mallrave në rrugë detare.

Shërbimet e organeve doganore (Anti Kontrabandës) kanë rolin parësor për organizimin, drejtimin dhe menaxhimin e operacioneve kundër kontrabandës dhe trafikeve të jashtëligjshme në rastet kur lëvizin mallra me mjete lundruese në rrugë detare.

*Shkeljet në fushën doganore :*

*Kontrabanda:* Një mjet lundrues i drejtuar dhe komanduar nga një person përgjegjës kryen kontrabandë në rrugë detare kur :

- Sjell mallra nëpërmjet kufirit detar në kundërshtim me dispozitat e Kodit Doganor dhe aktet e tjera nënligjore;
- Gjatë transportit të mallrave me mjete lundruese, i afrohet portit, qëndron në spirancë ose ndalon në afërsi të portit pa lejen e autoriteteve doganore;
- Transporton, shkarkon ose transbordon mallra të ndryshme pa kontaktuar me autoritetet doganore dhe në kundërshtim me Kodin Doganor të Republikës së Shqipërisë;
- Transporton mallrat pa manifestin përkatës;
- Në çastin e nisjes nuk ka në bord mallrat që në bazë të manifestit dhe dokumenteve të tjera doganore duhet të gjendeshin aty;
- Transporton mallra nga një doganë në një tjetër pa dokumentet përkatëse të tranzitit.

Konsiderohen kundravajtje për kapitenin e anijes :

1. Paraqitja me vonesë e manifestit;
2. Refuzimi i pranimit në bord të autoriteteve doganore;

### 3. Nisja pa lejen e organeve doganore.

*Radha e punës e oficerit të shërbimit/oficerit civil të turnit:*

Me marrjen e informacionit për kontrabandë dhe trafiqe të kundraligjshme, bën verifikimin dhe vlerësimin e tij për situatën e krijuar dhe vepron si më poshtë:

- Jep kushtrim anijes së gatshme të antikntrabandës, i sqaron situatën, i jep udhëzimet përkatëse dhe e njeh me kushtet hidrometereologjike;
- Kur në rajonin ku ndodh situata nuk ka mjet të gatshëm të antikntrabandës ose kushtet e motit nuk lejojnë daljen në det, nëpërmjet oficerit të shërbimit të Rojës Bregdetare ose Policisë Kufitare i japin kushtrim anijes së Rojës Bregdetare ose Policisë Kufitare, e njohin atë me situatën dhe udhëzimet përkatëse. Në këtë rast në bordin e anijes së Rojës Bregdetare ose Policisë Kufitare, imbarkohen detyrimisht jo më pak se 2 inspektorë të doganës, të cilët kryejnë të gjitha procedurat e parashikuara nga Kodi Doganor;
- Me mbërritjen e anijes së gatshme në objekt merr informacion për situatën, emrin e anijes, flamurin, portin e nisjes, portin e destinacionit, ngarkesën, ekuipazhin, çfarë veprimesh po kryen dhe çfarë dokumentacioni ka për ngarkesën;
- Në rast se evidentohen shkelje të parashikuara nga Kodi Doganor, jep detyra për evidentimin e saktë të ngjarjes përcaktimin e vendndodhjes, kryerjes së pyetësorit për kapitenin, bllokimin e dokumentacionit dhe evidentimin e provave materiale;
- Urdhëron bllokimin e mjetit dhe shoqërimin e tij për në zyrën doganore më të afërt;
- Njofton autoritetin e zyrës doganore për pritjen e mjetit të bllokuar, marjen e masave dhe kryerjen e procedurave doganore;
- Në varësi të situatës bashkëpunon me të gjithë institucionet e QNOD-së;
- Në varësi të situatës kërkon mbështetje me anije dhe helikopter;
- Sipas situatës kërkon mbështetje nga toka nga grupet e tjera të Drejtorisë së Antikntrabandës, Policisë së Shtetit etj;
- Në përfundim të operacionit përgatit raportin përkatës për koordinatorët dhe Drejtorin Administrativ.

#### **1.6 Gjatë operacioneve të mbrojtjes të regjimit të peshkimit**

*QNOD ka për detyrë koordinimin dhe organizimin efikas të operacioneve të mbrojtjes së peshkimit, në të cilat Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural luan rolin parësor.*

- Aktivitetet që ushtrohen në det dhe i nënshtrohen kërkesave për zbatimin e legjislacionit të peshkimit janë:

Kapja ose përpjekja për të kapur, marrë apo përfituar (prodhuar) peshq të të gjitha llojeve;

Operacionet lidhur me procesin e ngrirjes, transportimin ose transferimin e peshkut.

- Detyra e QNOD-së është koordinimi i operacioneve për mbrojtjen e peshkimit si:
  - Patrullimi në kufijtë e zonës ekskluzive ekonomike (ZEE) për mbrojtjen e biomasës detare;
  - Patrullimi në zonën ekskluzive ekonomike për zbatimin e masave dhe planeve kombëtare të rezervave peshkimore;
  - Mbrojtjen e specieve migratore;
  - Patrullimi për monitorimin e marrëveshjeve ndërkombëtare për peshkim.
- QNOD bën koordinimin e veprimeve për ndalimin, bordimin, inspektimin e anijeve me flamur të huaj, kur dyshohet apo ka informacion se ato janë angazhuar në peshkim ilegal ose kanë mjete peshkimi të fshehura. Për këto anije ka procedura shitesë për mënyrën e kryerjes së bordimit. Drejtuesi i operacionit të bordimit duhet të kërkojë informacion për:
  - Emrin e anijes dhe portin e regjistrimit;
  - Kombësinë, flamurin dhe numrin e identifikimit të anijes, sinjalin e thirrjes dhe lejen për peshkim;
  - Pozicionin gjeografik të marrë nga pajisjet GPS, identifikimit satelitor;
  - Lloji dhe sasia e peshkut të zënë. Lloji i pajisjeve të përdorura, shkeljen ligjore që ka kryer dhe baza e përcaktimit të saj;
  - Autorizimi për veprimin konkret dhe kohëzgjatja e anijes në peshkim;
  - Emri dhe kombësia e kapitenit të anijes dhe ekuipazhit;
  - Gjendja e anijes dhe siguracioni për të.
- Rastet e shkeljeve të legjislacionit shqiptar për peshkimin janë:
  - Peshkim në zonën ekskluzive ekonomike pa leje të vlefshme (përfshirë edhe peshkimin e huaj ilegal);
  - Peshkim përtej periudhës së lejuar ose tejkalim të sasisë së specieve të kapura aksidentalisht;
  - Rritja e lartë e shkallës së mortalitetit të qenieve të gjalla detare;
  - Shkeljen e kushteve të vendosura në lejen e autorizuar;
  - Të tjera veprime që thyejnë ligjin e peshkimit.
- Anija që kryen veprë penale shoqërohet në portin më të afërt dhe ndalohet me vendim të oficerëve me attribute të policisë gjyqësore.
- Gjatë operacioneve në rast arbitrazhi plotësohen këto dokumente:
  - Raporti për operacionin e ushtrimit të ligjit;
  - Raporti për inspektimin dhe hetimin e shkeljes;

- Kopjet e ditarëve të anijes që kryen operacionin;
- Hartat detare me grafikun e lundrimit në rajon;
- Fotografi dhe shirita videokasete;
- Ditari i fotokopjuar i anijes;
- Evidencat e hapësirave në anije;
- Gjendja e ekuipazhit dhe e kapitenit;
- Pronësinë, komandimin dhe administrimin e anijes.

*Radha e punës së oficerit të shërbimit/oficerit civil të turnit:*

-Me marrjen e informacionit për peshkim të kundraligjshëm bën verifikimin dhe vlerësimin e tij për situatën e krijuar dhe kryen veprimet sipas pikës “1.1” të këtij kapitulli.

### **1.7 Gjatë operacioneve për mbrojtjen nga ndotja**

QNOD ka për detyrë koordinimin dhe organizimin efikas të operacioneve të mbrojtjes nga ndotja detare. Personeli i Rojës Bregdetare, në bashkëpunim me Inspektoratin e Mjedisit dhe të institucioneve të tjera me interesa e përgjegjësi në det, nën kujdesin dhe koordinimin e QNOD-së ushtron këtë detyrë duke hetuar, zbuluar dhe raportuar shkeljet e ligjit në lidhje me mbrojtjen e ambientit detar nga ndotja. Hetimi përfshin përcaktimin e origjinës dhe shkakun e ndotjes si edhe nëse ajo përbën shkelje ligjore.

Në zbatim të legjislacionit kombëtar dhe atij ndërkombëtar për mbrojtjen e ujërave detare nga ndotjet, personi përgjegjës për kundravajtjen është i detyruar të raportojë menjëherë në zyrat e Kapitenerisë së Porteve dhe QNOD-së për rastet e ndonjë shkarkimi të vajrave, karburanteve ose substancave të rrezikshme. QNOD njofton qendrat e emergjencës në prefekturën përkatëse dhe Agjensitë Rajonale të Mbrojtjes.

Rrezik potencial mbeten rrugë-kalimet e anijeve, që bëjnë kalim paqësor në hapësirën detare shqiptare në brendësi të detit territorial.

Është detyrë e QNOD-së sigurimi i veprimeve të shpejta dhe në kohën e duhur, për të marrë nën kontroll dhe ndaluar rrjedhjet e karburanteve dhe lëshimit të substancave të rrezikshme kimike në det. Këtu përfshihen edhe rreziku i rrjedhjeve, derdhjeve të rrezikshme ose ngarkesave të palejuara që mund të vijnë në det nga zona bregdetare.

*Radha e punës së oficerit të shërbimit/oficerit civil të turnit:*

-Me marrjen e informacionit për situatë ndotjeje, bëjnë verifikimin dhe vlerësimin e tij, duke kryer të njëjtat veprime të parashikuara në pikën “1.1” të këtij kapitulli.

### **1.8 Gjatë operacioneve kundër trafikimit të lëndëve narkotike**

Konventa e Kombeve të Bashkuara për Ligjin mbi Detin (UNCLOS 1982) është i vetmi instrument i rëndësishëm i ligjit ndërkombëtar në luftën kundër



drogës në hapësirën detare. Neni 108 i kësaj konvente, përveçse u bën thirrje të gjitha shteteve të botës për të luftuar tregtinë e drogës, parashikon gjithashtu që çdo shtet i cili ka të drejtë të gjykojë (sipas informacionit që disponon) se një anije me flamurin e tij merret me trafikun e drogës, mund të kërkojë edhe bashkëpunimin me shtetet e tjera për të ndaluar këtë aktivitet.

Operacionet në luftë kundër drogës bazohen gjithashtu në konventat dhe protokollet e Kombeve të Bashkuara për kufizimin e prodhimit dhe ndalimin e shpërndarjes së lëndëve narkotike dhe psikotrope të cilat Shqipëria i ka pranuar ose aderuar.

Në hapësirën detare shqiptare, Policia Kufitare dhe Migracionit dhe Shërbimi Doganor, luajnë rol parësor në inspektimin dhe sekuestrimin e anijeve dhe mjeteve detare, që mund të jenë përfshirë në trafikimin e drogave dhe lëndëve psikotrope. Në këto operacione Policia Kufitare dhe Migracionit si dhe Shërbimi Doganor mbështetet me forca, mjete, sisteme, nga të gjitha institucionet pjesëmarrëse në QNOD. Këto shërbime kanë përgjegjësi:

- Të operojnë si një organizëm i vetëm për të zbuluar dhe monitoruar tranzitimin dhe trafikimin e drogave prej apo drejt Shqipërisë, duke e përqendruar veprimtarinë e tyre në hapësirën detare, zonat ujore dhe rajonet bregdetare me trafik të lartë.
- Të integrojnë drejtimin, kontrollin dhe komunikimin në nivele kombëtare me të gjitha agjensitë shtetërore të luftës kundër drogës për shkëmbim informacioni dhe veprime të përbashkëta.

Zbulimi i një sasive të matshme drogash në bordin e një anijeje e kthen atë në një objekt që duhet ndaluar. Ligji ndërkombëtar dhe kombëtar për drogat dhe substancat psikotrope autorizon sekuestrimin e këtyre objekteve edhe kur drogat gjenden të fshehura nëpër lokale të përdorimit të përbashkët.

Në varësi të sasisë dhe të vendndodhjes në anije, ligji autorizon sekuestrimin e ngarkesës, kontenierëve, mbajtësve dhe ndalimit të personave që kanë të bëjnë me të, qoftë edhe kur nuk ndodhen në bordin e anijeve.

Policia Kufitare dhe Migracionit si dhe Shërbimi Doganor bashkëpunojnë dhe bashkërendojnë veprimet me shërbimet e tjera të luftës kundër drogës, si dhe me institucionet e tjera pjesëmarrëse në QNOD.

Marrëdhëniet korrekte të punës midis institucioneve shtetërore pjesëmarrëse në QNOD janë të një rëndësie jetike për rritjen e efektshmërisë së operacioneve kundër drogës në det.

Anijet janë subjekt ndalimi kur ka tregues të qartë të synimit për të prodhuar, fabrikuar, shpërndarë, importuar ose për të eksportuar drogë dhe substanca psikotrope. Para se të fillojnë procedurat e kapjes (arrestimit), oficeri drejtues i operacionit të bordingut duhet të bëjë dy njoftime te kapiteni ose personi përgjegjës në anije:

- Njoftime që lidhen me përdorimin personal të drogave dhe
- Fillimit të procedurës ligjore të sekuestrimit të mjetit lundrues ose anijes.

Të dyja njoftimet e mësipërme jepen sipas formularëve të miratuar për këtë qëllim.

Për anijet e kapura (ndaluar) përdoret kujdestaria sipas fakteve të rastit konkret derisa autoriteti përkatës të vendosë për natyrën e vazhdimin të procedurave.

Ligji autorizon kapjen (arrestimin) e një anijeje të zakonshme mallrash

nëse vërtetohet që kapiteni ose personi përgjegjës është pjesë ose palë në shkeljen e zbuluar të ligjit për drogat. Këtij ligji i nënshtrohen edhe anijet e angazhuara në biznesin e shfrytëzimit publik si tragete, anije peshkimi të madhësive të ndryshme ose anije kontenierësh etj.

*Radha e punës së oficerit të shërbimit/oficerit civil të turnit:*

Me marrjen e informacionit për situatën e trafikimit të lëndëve narkotike, bën verifikimin dhe vlerësimin e tij duke kryer veprimet e parashikuara sipas pikës “1.1” të këtij kapitulli.

## **2. Veprimet që kryen komandanti i anijes patrulluese (komandanti në terren) kur konstaton shkelje të ligjshmërisë në hapësirën detare**

QNOD si institucion për menaxhimin e Hapësirës Detare Shqiptare dhe zbatimin e ligjshmërisë në det ndjek, vlerëson dhe zgjidh nga ana operacionale të gjitha shkeljet ligjore në bazë të legjislacionit kombëtar e ndërkombëtar. Kjo detyrë nuk realizohet vetëm nëpërmjet informacionit të grumbulluar nga sistemi i vëzhgimit të hapësirës detare, por edhe informacione të ardhura nga çdo burim tjetër i mundshëm ligjor. Në këtë aspekt një rëndësi të veçantë kanë konstatimet e anijeve gjatë patrullimit në det sipas planeve paraprake të miratuara.

Në zbatim të Kodit detar të RSH, Ligjit të RB (të ndryshuar), Ligjit për kontrollin dhe mbikëqyrjen e kufirit shtetëror, Manualit të RB etj. gjatë realizimit të planeve operacionale të hartuara bashkërisht nga koordinаторët dhe të miratuara, të gjitha mjetet në det kanë detyrë të raportojnë në QNOD për të gjitha objektet apo anijet e dyshimta që vrojtohen dhe diktohen në rajonin e patrullimit apo të lundrimit. Komandanti i mjetit detar që ballafaqohet me shkelje të ligjit nën drejtimin e Oficerit të shërbimit /oficerit civil të turnit, pasi verifikon shkeljen e bërë nga mjeti detar ( Peshkim i paligjshëm, Ndotje ambienti, Qëndrim ose bregëzim në zonat e pa lejuara, zhytje studimore, filmime nën ujë etj ) raporton vërtetësinë e shkeljes në QNOD.

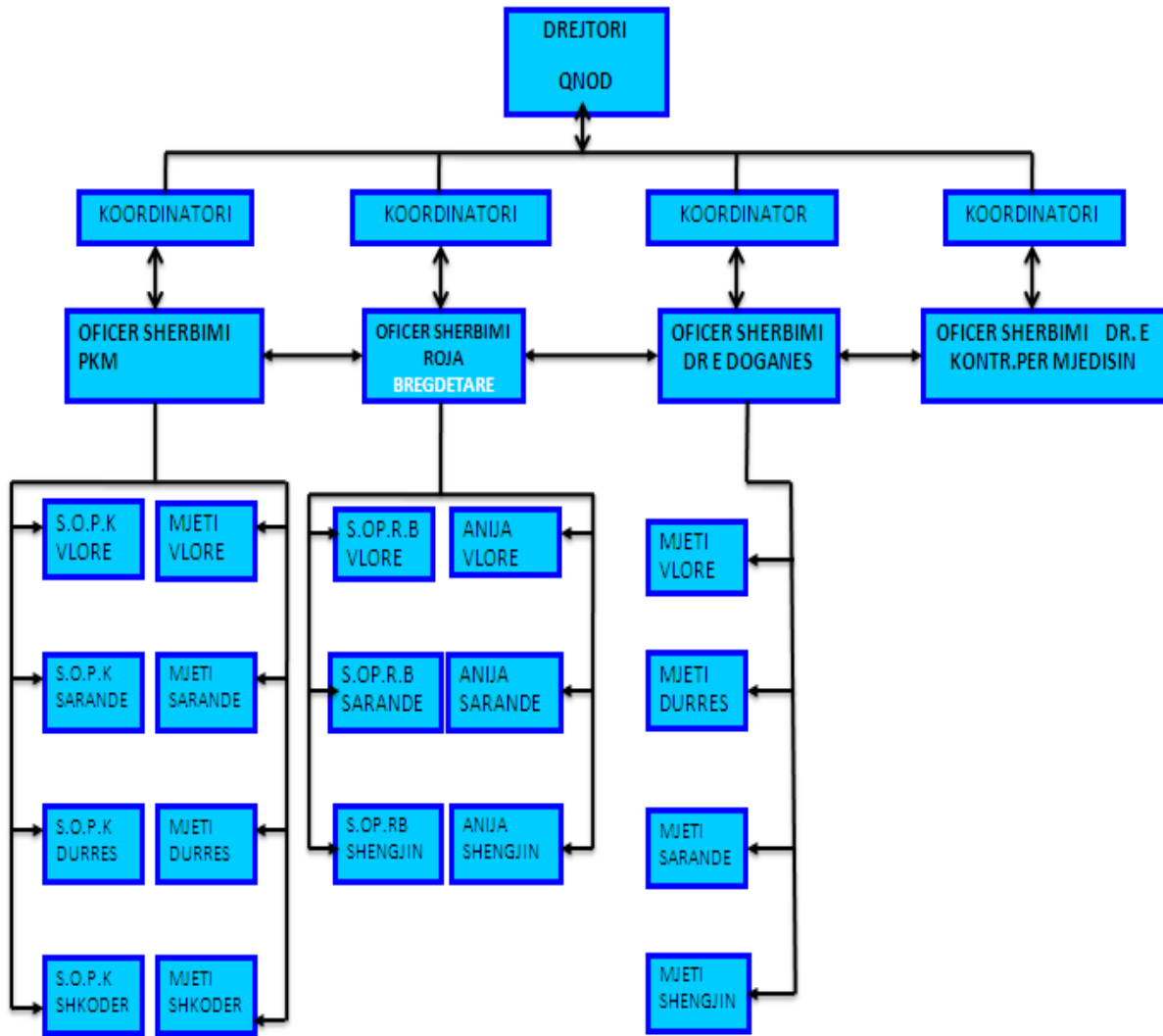
Oficeri i shërbimit/ Oficeri civil i turnit, përgjegjës për shkeljen (sipas regjimeve juridike të përcaktuara), nëse vlerëson që shkalla e shkeljes nuk përben precedent për bllokimin dhe shoqërimin e mjetit lundrues në portin më të afërt, drejton veprimet që do të kryhen direkt në rajon nga anija verifikuese sipas kësaj radhe pune:

- 1) Komandanti i mjetit verifikues plotëson një procesverbal fakti për llojin e shkeljes, rajonin etj, sipas procesverbaleve tip (modele të përgatitura më parë sipas rregullores së QNOD).
- 2) Oficeri shërbimit/oficeri civil i turnit, përgjegjës për regjimin juridik të shkelur ndjek dhe udhëzon veprimet e mëtejshme të komandantit të mjetit verifikues. Komandanti në terren i pasqyron këto udhëzime në procesverbalin përkatës.
- 3) Pasi plotësohet në katër kopje, ky Procesverbal nënshkruhet nga komandanti i anijes verifikuese dhe nga drejtuesi i mjetit lundrues që ka

kryer shkeljen. Një kopje e Proçesverbalit i jepet anijes shkelëse të ligjit ndërsa një kopje ruhet nga komandanti i anijes patrulluese. Dy kopjet e tjera dërgohen në QNOD, nga të cilat njëra arkivohet ndërsa tjetra i jepet koordinatorit të institucionit përkatës.

- 4) Nëse drejtuesi i mjetit lundrues që ka bërë shkelje ligjore nuk pranon të firmosë proçesverbalin, atëherë oficeri i shërbimit/oficeri civil i turnit urdhëron shoqërimin e mjetit lundrues në portin më të afërt për veprime të mëtejshme ligjore. Në këto raste proçesverbali i mbajtur duhet të shoqërohet me provat përkatëse shtesë si: pamje filmike ose fotografike, të dhëna nga regjistrimet e sistemit, vendndodhja, ora, data etj.
- 5) Në përfundim të operacionit Oficeri shërbimit/oficeri civil i turnit përgatit raportin përkatës për koordinatorët dhe Drejtorin Administrativ duke fiksuar e printuar situatën reale për t'ia bashkangjitur këtë raport proçesverbalit përkatës që do të vijë nga anija verifikuese.

# SHTOJCA 1



SKEMA PRINCIPALE E KOMUNIKIMIT NË QNOD

## **PJESA E DYTË**

### **ORGANIZIMI DHE PËRSHKRIMI I DETYRAVE NË QNOD**

#### **KAPITULLI I**

#### **QENDRA NDËRINSTITUCIONALE OPERACIONALE DETARE DHE MISIONI I SAJ**

##### **1. Parimet bazë të organizimit për mision të QNOD-së**

Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD) është një strukturë ndërinstitucionale bashkërenduese që ka detyrë organizimin, planizimin dhe drejtimin e operacioneve detare, në të gjithë hapësirën detare, në përputhje me legjislacionin detar vendas e ndërkombëtar. Pavarësisht që Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare është njësi buxhetore e Ministrisë së Mbrojtjes, ajo në fakt është një institucion ndërministror, që koordinon veprimtaritë e ushtrimit të ligjit të të gjitha ministrive që kanë përgjegjësi dhe interesa në det. Kjo qendër është njëkohësisht organi më i lartë i drejtimit të veprimtarive të kontrollit të zbatimit të ligjit, që realizohen në hapësirën detare, zonat ujore dhe rajonet e përgjegjesisë, që mbulohen nga institucionet përkatëse të interesuara. Qendra është krijuar me synimin e shfrytëzimit me efektshmëri të resurseve dhe burimeve shtetërore, për të garantuar ushtrimin e sovranitetit dhe të drejtave sovrane të shtetit shqiptar në det. Për të realizuar objektivat dhe synimet që burojnë nga misioni, formulohen dhe përqasen listime detyrash konkrete të cilat përfshijnë të gjithë fushën e misionit. Në të gjitha rastet, detyrat e listuara duhet të parashikojnë veprimtaritë konkrete të strukturave vartëse që përfaqësojnë një institucion kryesor. Në Qendrën Ndërinstitucionale Operacionale Detare, listimi i detyrave të misionit të saj përfshin, përveç strukturave të brendshme të pandryshueshme edhe detyrat e institucioneve të përfaqësuara në këtë qendër.

Për të realizuar kuptim të njëjtë për termat e drejtimit dhe të kontrollit në funksionimin hierarkik dhe operacional të çdo strukture shtetërore, aq më tepër në ato struktura që ngarkohen me misionin e ushtrimit të sovranitetit është e domosdoshme që të përcaktohen termat përkufizuese bazë. Gjatë formulimit të udhëzuesve funksionalë (përshkrimit të detyrave) për çdo element të strukturës vepruese, marrëdhëniet funksionale dhe institucionale rregullohen në bazë të këtyre përkufizimeve, pa lënë shteg për dy kuptime dhe mosmarrëveshje. Përkufizimet e drejtimit dhe të kontrollit do të gjejnë përdorim gjatë veprimtarisë së përditshme dhe operacionale të QNOD-së dhe veprimtarive të përbashkëta të institucioneve të përfaqësuara në këtë strukturë ndërdikasteriale.

Kërkesat për të operuar në hapësirën detare, në interes të zbatimit të ligjit dhe të ushtrimit të sovranitetit shtetëror janë bazat themelore të funksionimit të QNOD-së, të sistemeve dhe mjeteve që ajo ka në dispozicion për

realizimin e veprimtarive administrative-juridike e operacionale. Organizimi i QNOD-së për të kryer veprime operacionale të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit, bëhet me anë të grupeve funksionale të drejtuar sipas linjës hierarkike të drejtimit duke filluar nga eprori kryesor, tek oficerët ekzekutivë të qendrës deri tek komandantët në terren, të cilët kontrollojnë të gjithë aktivitetin e personelit në vartësi të tyre. Një kontroll i tillë është i domosdoshëm për të realizuar efektivitetin e aseteve teknike e njerëzore të QNOD-së, për të përmbushur objektivat dhe synimet e çdo plani operacional të zbatimit të ligjit në det.

## **2. Përkufizimet bazë të drejtimit dhe të kontrollit**

Përkufizimet e drejtimit dhe kontrollit që do të gjejnë përdorim gjatë veprimtarisë së përditshme dhe operacionale të QNOD-së dhe veprimtarive të përbashkëta të institucioneve të përfaqësuara në këtë strukturë ndërdikasteriale janë:

### *a. "Drejtimi"*

Ky përkufizim terminologjik përfshin në kuptimin teorik disa kuptime kompetencash dhe autoriteti:

- Autoritetin për të shfrytëzuar dhe përdorur forcat që i janë dhënë në dispozicion, në mënyrë operacionale sipas një niveli të veçantë dhe për detyra të përcaktuara.
- Autoritetin ligjor që ka çdo drejtues epror mbi personelin në vartësit e tij, si rezultat i funksionit që ka marrë ligjërisht.
- Hapësirë kompetence apo juridiksioni në një rajon gjeografik të përcaktuar dhe për çështje juridikisht të përcaktuara.
- Proçesin e drejtimit operacional që i takon një autoriteti ligjor sipas funksionimit që ka për të përpunuar e dhënë urdhra.
- Proçesin e planifikimit të marrjes së vendimit dhe të krijimit të përparësive konkrete, të formulimit të qëllimeve dhe të kërkesave për zbatimin e vendimit.

### *b. "Koordinimi"*

Ky term përmbledh krijimin gjatë planifikimit dhe zhvillimit të operacioneve detare të një bashkëlidhjeje dhe ndërveprimi të vazhdueshëm në varësi të situatës dhe ngjarjeve në skenarin e përgjithshëm. Ky koordinim realizohet në kohën dhe vendin e planëzuar dhe të parashikuar, me qëllim që të arrihen rezultate përfundimtare sa më të mira.

### *c. "Kontrolli"*

Kontrolli përfshin autoritetin që mund të ketë një drejtues epror, për ta ushtruar atë në një organizëm vartës dhe personelin e tij, në operacione dhe aktivitete të caktuara.

*d. "Autoriteti"* Ky term përfshin fuqinë për të kontrolluar me qëllim që të arrihet në atë pozicion nga i cili të merren vendime, të ushtrohet drejtimi dhe planëzohet e drejtohet veprimtaria e strukturave dhe personelit vartës.

### *e. "Përgjegjësia"*

Përgjegjësia është një term përkufizues që përfshin disa hapësira të lidhura ngushtë me autoritetin që ka një epror për të drejtuar, kontrolluar dhe vendosur detyra. Ai gjithashtu përfshin:

- Detyrimin për të plotësuar dhe ushtruar autoritetin në lidhje me standartet e detyrës së kuptuar dhe të pranuar. Kjo përgjegjësi formale është e domosdoshme për funksionimin e stabilizuar dhe në vijimësi të një organizmi strukturor të caktuar. Përgjegjësia duhet të kuptohet, të pranohet dhe të vendoset në kufij të përcaktuar qartë. Përgjegjësia nuk mund të delegohet tek asnjë person tjetër.
- Detyrimin e përcaktuar nga ligji, aktet nënligjore dhe aktet normative për një oficer, zyrtar apo person tjetër për evidentimin e saktë të dokumenteve, ngjarjeve, veprimtarive, pasurive ose fondeve. Zyrtari, personi duke patur këtë detyrim mund të ketë në zotërim aktual dokumente, pasuri ose fonde.
- Detyrimin për të çuar përpara një detyrë të caktuar deri në përfundim të suksesshëm. Së bashku me përgjegjësinë jepet dhe autoriteti për të drejtuar dhe ndërmarrë veprimet e nevojshme që do të sigurojnë suksesin dhe realizimin e objektivave operacionale.
- Detyrimin e një zyrtari (personi) për ruajtjen, kujdesin dhe mirëmbajtjen e materialeve, pasurive dhe fondeve që janë dhënë në përdorim.

Për të lehtësuar veprimtaritë operacionale dhe për të unifikuar kuptimin e termave bazë të drejtimit dhe kontrollit është e domosdoshme që të përcaktohen këto terma për strukturën dhe veprimtarinë e QNOD-së:

- 1) *Drejtimi unik (i plotë)* është autoriteti dhe përgjegjësia e plotë që i jepet një eprori madhor dhe që mbulon të gjitha aspektet e veprimtarive operacionale dhe administrative. Në kuptimin e veprimtarive të QNOD-së, drejtimi unik është atribut i Kryeministrit.
- 2) *Drejtimi administrativ* në kuptimin e QNOD-së është përgjegjësia për planifikimin, organizimin, trajnimin, kontrollin, drejtimin dhe koordinimin e të gjitha zgjidhjeve operacionale për përmbushjen e misionit të saj. Ai gjithashtu përfshin përgjegjësinë për kontrollin mbi aktivitetin operacional, mirëmbajtjen, mirëqenien, shëndetin, moralin dhe disiplinën në punë të personelit që shërben dhe përbën strukturën e QNOD-së. Drejtimi administrativ i saj realizohet nga drejtori administrativ ndërmjet zinxhirit hierarkik të drejtimit.
- 3) *Drejtimi operacional* është autoriteti i garantuar tek eprori kryesor ose oficerët ekzekutivë të QNOD-së për të përcaktuar misionet, detyrat dhe objektivat, që duhen të arrihen gjatë një operacioni të kombinuar detar, për vartësit, komandantët në terren (komandantët e anijeve). Drejtimi operacional është brenda funksioneve të QNOD-së.
- 4) *Drejtimi funksional* është autoriteti i një eprori pa patur kufizime territoriale. Në përgjithësi në QNOD ai zbatohet në linjën vertikale të funksioneve dhe të specialiteteve.

- 5) *Drejtimi taktik (në terren)* është autoriteti që i jepet një komandanti në terren (anijeje) për të caktuar detyra për vartësit, me qëllim që të realizohen objektivat e eprorit. Ai gjithashtu përfshin dhe kontrollin në terren (taktik). Në operacionet detare të drejtuara nga QNOD drejtimi në terren (taktik) mund të ushtrohet normalisht nga njëra prej anijeve e pajisur mirë dhe e vendosur në pozicion të përshtatshëm në lidhje me anijet e tjera pjesëmarrëse në operacion. Zakonisht ajo është anija më e madhe e grupit dhe tradicionalisht quhet "anije flamurtare".
- 6) *Kontrolli taktik (në terren)* i jepet zakonisht një eprori (komandanti në terren) për të kontrolluar dhe influencuar lëvizjet dhe manovrimin e anijeve në det, për të realizuar misionin dhe përmbushjen e detyrave të caktuara. Kontrolli në terren (taktik) zakonisht në operacionet e kombinuara të QNOD-së i caktohet anijes flamurtare ose mjetit lundrues të institucionit që ka prioritetin e operacionit përkatës.
- 7) *Autoriteti i veprimtarisë (operacionit)* në funksion të QNOD-së i jepet atij drejtuesi epror që në situatën konkrete të skenarit detar ka prioritetin dhe përgjegjësinë e operacionit të ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit.
- 8) *Zinxhiri operacional i drejtimit* është sistemi i drejtimit i krijuar për të menaxhuar forcat dhe mjetet gjatë zhvillimit të një operacioni detar. Në kushtet e funksionimit të QNOD-së, zinxhiri operacional i drejtimit është i ndryshueshëm dhe fleksibël në përputhje me prioritetet e operacioneve të veçanta ose serisë së operacioneve detare që në mënyrë të vazhdueshme ndjekin njëra-tjetrën.
- 9) Duke zbatuar parimet e saj themelore si dhe duke iu përgjigjur detyrave që burojnë nga misioni i saj, Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare është e organizuar në atë mënyrë që të mundësojë drejtimin dhe menaxhimin e njëkohshëm të dy ose më shumë operacioneve të kontrollit të zbatimit të ligjit në det. Në kapitullin e tretë të kësaj pjese do të jepet në detaje përshkrimi i detyrave për secilin nga elementët përbërës të QNOD-së.



## **KAPITULLI II (Ndryshime bazuar në VKM-585, datë 01.07.2015)**

Struktura organizative dhe misionet për institucionet (përfaqësuesit) pjesëmarrëse në QNOD

### 1. Struktura organizative dhe organigrama

#### **1.1 Struktura organizative**

QNOD-ja ka në përbërje strukturore personel nga institucionet që kanë kompetenca dhe kryejnë detyra në hapësirën detare, sipas nenit 32, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, siç janë:

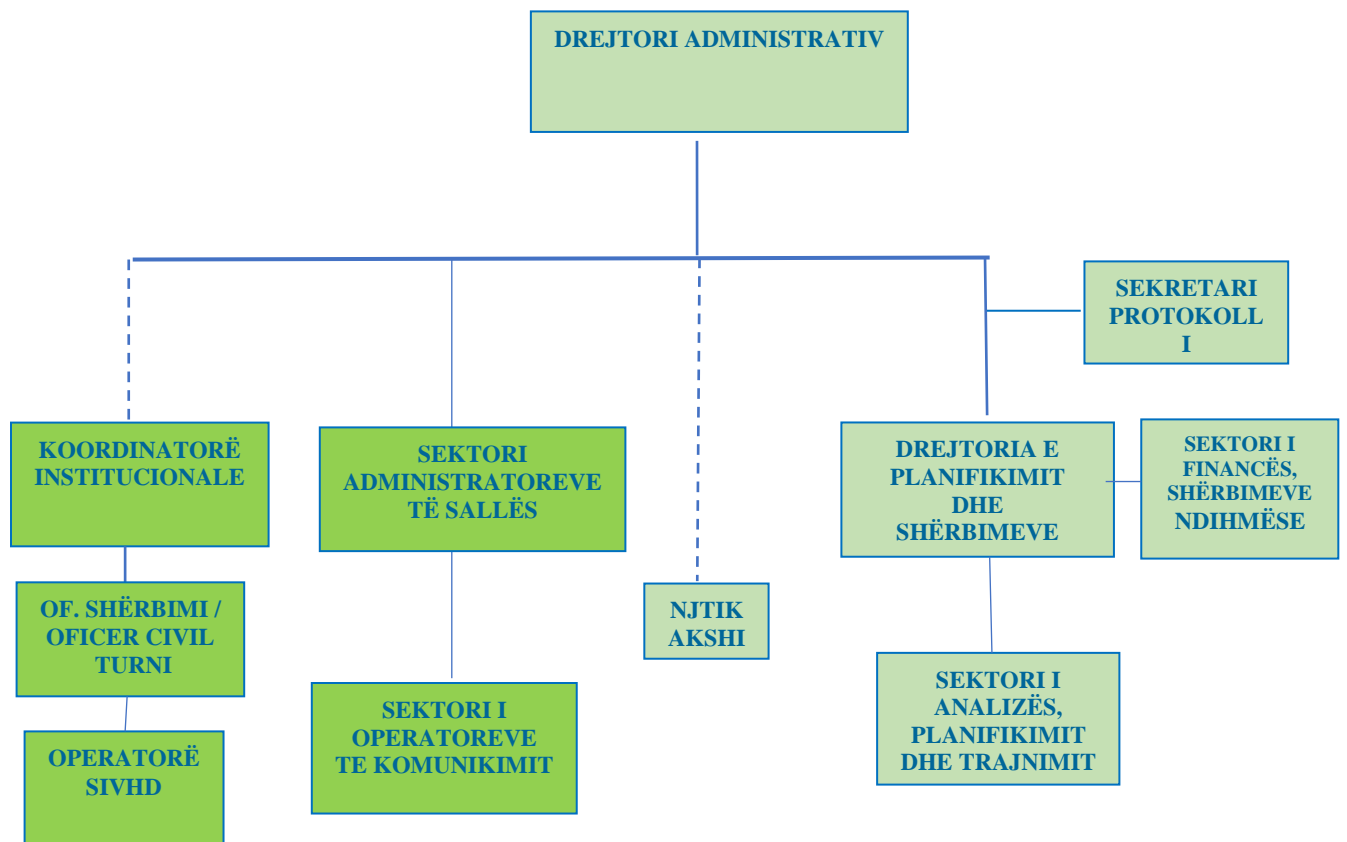
- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (prani 24-orëshe të administratës detare);
- Ministria e Brendshme (prani 24-orëshe të Policisë së Kufirit dhe Migracionit);
- Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural (prani 24-orëshe të Drejtorisë së Shërbimeve Peshkore dhe Akuakulturës);
- Ministria e Financës dhe Ekonomisë (prani 24-orëshe të Drejtorisë së Doganave);
- Ministria e Turizmit dhe Mjedisit (kapacitet bashkërendues sipas nevojës);
- QNOD (prani 24-orëshe me Administratorët e Sallës Operacionale dhe Operatorët e Komunikimit).

Personeli i caktuar nga këto institucione në QNOD përfaqëson institucionin përkatës dhe është në varësi administrative të drejtorit administrativ të QNOD-së.

Përbërja e strukturës së QNOD-së është, si më poshtë vijon:

- Drejtori administrativ i QNOD-së;
- Administratorët e sallës operationale;
- Koordinatorët e ministrive të linjës;
- NJTIK (AKSHI)
- Drejtorja e Planifikimit dhe Shërbimeve Mbështetëse;
- Oficerët e shërbimit/oficerët civilë të turnit të ministrive të linjës;
- Operatorët e sistemit dhe operatorët e komunikimit

### 1.2 Organograma (e ndryshuar)



Drejtimi i operacioneve detare bazohet në forcimin e vazhdueshëm të kontrollit civil mbi këto aktivitete dhe funksionimin ligjor të strukturave të kontrollit të kufijve detarë dhe të zbatimit të ligjit në hapësirën detare. Në këtë mënyrë, ai garanton zbatimin e kërkesave ligjore për ushtrimin e sovranitetit dhe të së drejtës sovrane të shtetit shqiptar në hapësirën detare. QNOD-ja siguron koordinimin civil të operacioneve në det nëpërmjet organizimit të saj strukturor. Të gjitha aktet nënligjore dhe normative, në bazë të të cilave udhëhiqet veprimtaria e përditshme dhe ajo operacionale e QNOD-së, burojnë nga legjislacioni civil, kombëtar dhe ndërkombëtar. Përputhja e hierarkisë së drejtimit për komandantët në terren me nivelet e larta urdhëruese realizohet nëpërmjet dokumenteve normative, të miratuara nga institucionet përkatëse që kanë interesa dhe përgjegjësi në det. Edhe këto dokumente bazohen në legjislacionin ndërkombëtar dhe kombëtar. Nevoja për shfrytëzimin racional të të gjitha burimeve (përfshi edhe ato ushtarake) për të ushtruar kontrollin e zbatimit të ligjshmërisë në hapësirën detare është realizuar me anë të ligjeve të posaçme.

## 2. Tabela e organizimit, asetet e QNOD-së dhe të institucioneve pjesëmarrëse

Me asete të QNOD-së do të kuptojmë asetet e QNOD-së, si dhe asetet e institucioneve pjesëmarrëse, ku përfshihen personeli, mjetet detare, sistemet e vëzhgimit, ndërlidhjes dhe informimit etj., të vëna në dispozicion të QNOD-së. Një rëndësi të veçantë në mbështetje të veprimtarisë operacionale dhe administrative të QNOD-së luajnë: Sistemi i Integruar i Vëzhgimit të Hapësirës Detare; Sistemi i Monitorimit dhe i Mbikëqyrjes Blue-Box; Sistemi SMART; TIMS; MEMEX dhe sistemet e ndërlidhjes dhe radiokomunikimit TETRA, të cilat u shërbejnë QNOD-së dhe të gjitha institucioneve pjesëmarrëse në të, në funksion të përbushjes së përgjegjësisë të tyre në hapësirën detare. Roja Bregdetare dhe institucionet e tjera pjesëmarrëse në QNOD, të përfshira në nenin 32, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, janë të detyruara të deklarojnë asetet dhe kapacitetet e tyre operacionale dhe t’i vënë në dispozicion të QNOD-së, në interes të bashkëpunimit ndër-institucional dhe realizimit të misionit të kësaj qendre. Plani i zhvillimit të këtyre kapaciteteve do të hartohet në QNOD në bashkëpunim me të gjitha këto institucione dhe do t’i paraqitet ministrit të Mbrojtjes për t’u miratuar nga Këshilli i Ministrave. Institucionet pjesëmarrëse në QNOD informojnë në mënyrë periodike për asetet në dispozicion të QNOD-së në bazë të kërkesave të vendimit nr. 954, datë 30.9.2009, të Këshillit të Ministrave, të ndryshuar, të procedurave standarde operacionale dhe procedurave të institucioneve për përhapjen, venddislokimet dhe mjetet në gatishmëri. Informacioni i përditësuar i mjeteve dhe pajisjeve në dispozicion të QNOD-së shpallet në përputhje me rregulloren e brendshme të QNOD-së.”.

## KAPITULLI III

Detyrat dhe përgjegjësitë kryesore të personelit dhe të përfaqësuesve të institucioneve pjesëmarrëse në QNOD.

### **1. Drejtori administrativ**

Drejtori administrativ i QNOD-së është drejtuesi më i lartë i institucionit që ngarkohet me autoritet dhe përgjegjësi për të siguruar drejtimin, mbarëvajtjen, funksionimin dhe efektivitetin e qendrës, si dhe të njësive që varen apo jepen përkohësisht në varësi të saj. Ai emërohet nga Kryeministri, me propozimin e ministrit të Mbrojtjes.

1.1 Drejtori administrativ i QNOD-së ka përgjegjësi të përgjigjet për zbatimin e misionit të QNOD-së nëpërmjet planifikimit, koordinimit të punës dhe zbatimit të procedurave standarde e planeve operacionale në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe ndërkombëtar.

1.2 Drejtori administrativ i QNOD-së ka këto detyra:

- a) Të drejtojë strukturën organizative në përbërje të QNOD-së, në mënyrë sa më efikase.
- b) Të konsultohet me titullarët e institucioneve që marrin pjesë në QNOD për të gjitha çështjet që kanë të bëjnë me ushtrimin e sovranitetit në det, si dhe të mbajë lidhje me të gjitha nivelet ekzekutive të institucioneve përfaqësuese.
- c) Të kërkojë zbatimin e procedurave standarde të miratuara në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe ndërkombëtar. Për çdo problem administrativ jep detyra dhe informon titullarët e institucioneve pjesëmarrëse.
- ç) Të nxjerrë urdhra dhe udhëzime në përputhje me kuadrin ligjor në zbatim të veprimtarisë dhe misionit të kësaj qendre.
- d) Të drejtojë dhe të koordinojë punën me koordinatorët e institucioneve dhe administratorët e sallës operacionale për planëzimin, organizimin dhe zbatimin e planeve operacionale.
- dh) Të drejtojë analiza të planifikuara ose emergjente me personelin e qendrës dhe koordinatorët e institucioneve, si dhe me drejtuesit e institucioneve pjesëmarrëse në QNOD për probleme konkrete të përmbushjes së misionit.
- e) Të kërkojë raportim zyrtar të detajuar me shkrim dhe në rrugë elektronike, të shoqëruara me prova përkatëse shtesë (pamjet filmike ose fotografike, të dhëna nga regjistrimet e sistemit, vendndodhja, ora, data etj.) në përfundim të çdo operacioni nga koordinatorët institucionalë dhe administratorët e sallës

operacionale për operacionin e kryer.

ë) Të përcaktojë regjimin juridik të operacionit në ato raste kur nuk arrihet konsensusi për marrjen e një vendimi të përbashkët nga oficerët e shërbimit/oficerët civilë të turnit, administratori i sallës dhe koordinatorët institucionalë.

f) Të hartojë raporte periodike për Kryeministrin dhe titullarët e ministrive pjesëmarrëse për mbarëvajtjen dhe efektivitetin e Qendrës.

g) Të miratojë programet dhe planet e përbashkëta për trajnimin e personelit, përdorimin e integruar të infrastrukturës, investimet e përbashkëta për modernizimin etj.

gj) Të hartojë dhe të paraqesë buxhetin vjetor pranë ministrit të Mbrojtjes.

h) Të iniciojë pranë titullarëve të institucioneve përmirësimin e kuadrit ligjor që rregullon veprimtarinë e QNOD-së.

i) T'u propozojë masa konkrete titullarëve të institucioneve përkatëse për personelin pjesëmarrës në QNOD.

j) Të përfaqësojë QNOD-në në marrëdhëniet me institucionet e tjera, kombëtare dhe ndërkombëtare.

1.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e drejtorit administrativ:

- Të ketë kryer arsimin e lartë.
- Të ketë mbi 10 (dhjetë) vjet eksperiencë pune në administratën shtetërore.
- Të ketë aftësi planifikuese dhe të zotërojë metodën e punës në grup.
- Të ketë kryer trajnime në fushat që mbulon.
- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohë programet bazë të kompjuterit.

1.4 Shkalla e sigurisë: Niveli "B", sekret

## **2. Drejtoria e Planifikimit dhe Shërbimeve Mbështetëse**

Drejtori i Planifikimit dhe Shërbimeve Mbështetëse Drejtori i Planifikimit dhe Shërbimeve Mbështetëse është ndihmësi kryesor i drejtorit administrativ dhe varet prej tij.

2.1 Drejtori i Planifikimit dhe Shërbimeve Mbështetëse ka përgjegjësi të përgjigjet për hartimin dhe rishikimin e procedurave, programeve, urdhrave e

udhëzimeve; kontrollin dhe koordinimin ndërinstitucional të planifikimit dhe të aktiviteteve; mbështetjen logjistike dhe juridike për mirëfunksionimin e strukturës organike në varësi të tij.

2.2 Drejtori i Planifikimit dhe Shërbimeve Mbështetëse ka këto detyra:

a) Të koordinojë punën midis sektorëve për përmbushjen e misionit të QNOD-së.

b) Të zhvillojë, të koordinojë, të monitorojë dhe të kontrollojë programet dhe planëzimet e QNOD-së, duke vënë theks të veçantë në aktivitetet e përgjithshme administrative.

c) Të ndihmojë drejtorin administrativ në administrimin e përgjithshëm të qendrës.

ç) Të informojë vazhdimisht drejtorin për problemet dhe pengesat që hasen gjatë realizimit të detyrave për zbatimin e politikave e të programeve të organizimit.

d) Të drejtojë aktivitetin e sektorëve që varen prej tij me synimin kryesor koordinimin efektiv të tyre me institucionet bashkëvepruese.

dh) Të administrojë dosjet e personelit dhe të evidentojë të dhënat e personelit të QNOD-së.

e) Të drejtojë vlerësimin e misioneve dhe programeve të sektorëve; rishikimin e mbështetjes ligjore funksionale etj.

ë) Të organizojë punën për hartimin e planit buxhetor dhe të ndjekë zbatimin e tij.

f) Të ndikojë në përmirësimin e vazhdueshëm të programeve të trajnimit të efektivave të QNOD-së.

2.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e drejtorit të Planifikimit dhe Shërbimeve Mbështetëse:

- Të ketë kryer arsimin e lartë.

- Të ketë mbi 10 (dhjetë) vjet eksperiencë në administratën shtetërore.

- Të ketë aftësi planifikuese dhe të zotërojë metodën e punës në grup.

- Të ketë kryer trajnime dhe kualifikime në fushat përkatëse.

- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.

- Të njohë programet bazë të kompjuterit.

2.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

### **3. Sektori i analizës, planifikimit dhe trajnimit Përgjegjësi i sektorit**

Përgjegjësi i sektorit të analizës, planifikimit dhe trajnimit është në varësi të drejtorit të Planifikimit dhe Shërbimeve Mbështetëse.

3.1 Përgjegjësi i sektorit të analizës, planifikimit dhe trajnimit ka përgjegjësi të përgjigjet për organizimin dhe planifikimin operacional të aseteve dhe të burimeve në mbështetje të QNOD-së për trajnimin profesional të personelit të QNOD-së, si dhe evidentimin e grumbullimin e informacioneve.

3.2 Përgjegjësi i sektorit të analizës, planifikimit dhe trajnimit ka këto detyra:

a) Të organizojë dhe të drejtojë punën për planifikimin, programimin dhe zbatimin e programeve të trajnimit për efektivin e QNOD-së.

b) Të evidentojë dhe të njohë në çdo kohë gjendjen dhe dislokimin e mjeteve e të personelit

në dispozicion të QNOD-së, në përputhje me raportet e dhëna nga institucionet pjesëmarrëse.

c) Të ushtrojë kontrolle për eficiencën e punës së sallës operationale.

ç) Të ndihmojë për përshtatshmërinë ligjore në përpilimin e urdhrave dhe udhëzimeve, si dhe në zgjidhjen e situatave të ndryshme që mund të lindin gjatë operationeve detare.

d) Të planëzojë, të organizojë dhe të menaxhojë në bashkëpunim me koordinatorët e institucioneve procedurat standarde të punës dhe formatet e ndryshme të raportimit.

dh) Të evidentojë dhe të grumbullojë të dhënat e faktet për analizat e ngjarjeve dhe riskut.

e) Të planëzojë, të ndjekë, të koordinojë, të drejtojë dhe të zhvillojë stërvitjet e përbashkëta me të gjitha strukturat pjesëmarrëse në QNOD.

ë) Të identifikojë problemet dhe në bazë të tyre të programojë punën për përmirësimet përkatëse në programet e trajnimeve të ardhshme.

f) Të përgatitë projektbuxhetin vjetor për zyrën e trajnimeve, në varësi të planit vjetor të trajnimeve.

g) Të hartojë planin e punës së sektorit.

3.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e përgjegjësit të sektorit të analizës, planifikimit dhe trajnimit:

- Të ketë kryer arsimin e lartë (preferohet Akademia e Detarisë).
- Të ketë mbi 10 (dhjetë) vjet përvojë pune në administratën publike ose në institucionet detare të ushtrimit të ligjit.
- Të ketë aftësi planifikuese dhe të zotërojë metodën e punës në grup.
- Të jetë i kualifikuar dhe i trajnuar për fushat përkatëse.
- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohë programet bazë të kompjuterit.

3.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

#### **4. Specialisti i bazës së të dhënave**

4.1 Specialisti i bazës së të dhënave ka përgjegjësi të përgjigjet për marrjen, përpunimin, ruajtjen dhe menaxhimin e informacionit të marrë nga sistemet.

4.2 Specialisti i bazës së të dhënave ka këto detyra:

- a) Të njohë mirë arkitekturën e ndërtimit të sistemeve dhe mënyrën e funksionimit të tyre.
- b) Të menaxhojë dhe të grumbullojë të dhënat e marra nga sistemet, si dhe të krijojë ndërfaqe të reja për mirëmenaxhimin e informacionit në qendër.
- c) Të mirëmbajë serverët e nevojshëm për menaxhim të qendërzuar të dokumenteve.
- ç) Të sigurojë projektimin dhe zhvillimin e strategjive të bazës së të dhënave.
- d) Të jetë i gatshëm në çdo kohë për situata të mundshme ku kërkohet ndërhyrje teknike.
- dh) Të ndihmojë në trajnimin e personelit që përdor softet në grumbullimin e bazës së të dhënave.
- e) Të përgatitë dhe të paraqesë prezantime të qarta dhe informuese rreth softeve menaxhuese së të dhënave.
- ë) Të bëjë relacione dhe sugjerime për grupin e punës mbi analizën e ngjarjeve dhe riskut.



f) Të mirëmbajë internetin dhe të administroj faqen ëeb [ëëë.imoc.gov.al](http://ëëë.imoc.gov.al).

4.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e specialistit të bazës së të dhënave:

- Të jetë i diplomuar në degët elektronikë ose informatikë.
- Të ketë përvojë pune mbi 3 (tre) vjet në fushën e elektronikës dhe informatikës.
- Të ketë aftësi planifikuese dhe të zotërojë metodën e punës në grup.
- Të ketë trajnimet bazë të nevojshme në fushën e elektronikës dhe të informatikës.
- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.

4.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

## **5. Specialist i trajnimeve detare**

5.1 Specialisti i trajnimeve detare ka përgjegjësi të përgjigjet për zhvillimin dhe ndjekjen e kualifikimit të vazhdueshëm të personelit të QNOD-së.

5.2 Specialisti i trajnimeve detare ka këto detyra:

- a) Të planifikojë, të programojë dhe të zhvillojë në bashkëpunim me koordinatorët institucionalë trajnimet për kualifikimin e vazhdueshëm të efektivave të QNOD-së.
- b) Të rishikojë në vazhdimësi programet dhe udhëzimet stërvitore, me qëllim përmirësimin e vazhdueshëm të tyre.
- c) Të evidentojë arritjet si dhe të përcaktojë objektivat e domosdoshëm në stërvitjet dhe trajnimet e ndryshme që kanë për qëllim rritjen e efektivitetit të personelit.
- ç) Të ndihmojë në implementimin dhe zhvillimin e stërvitjeve të vazhdueshme me situata dhe skenarë virtualë në sistemin e vrojtimit, kontrollit dhe të vëzhgimit bregdetar.
- d) Të vlerësojë dhe të evidentojë rezultatet e arritura nga personeli.
- dh) Të studiojë dhe të përgjithësojë përvojën e trajnimit duke përdorur vazhdimisht metoda të reja dhe efikase të trajnimit.

e) Të ndjekë zbatimin e kostos së trajnimit dhe të përgatitë raportet e buxhetit për justifikimin e shpenzimeve.

ë) Të ndjekë veprimtaritë ceremoniale të QNOD-së.

5.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e specialistit të trajnimeve detare:

- Të ketë kryer arsimin e lartë (preferohet Akademia Detare).
- Të ketë mbi 3 (tre) vjet eksperiencë pune.
- Të ketë aftësi planifikuese dhe të zotërojë metodën e punës në grup.
- Të ketë kryer trajnime në fushën e specialitetit që mbulon.
- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohë programet bazë të kompjuterit.

5.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

## **6. Specialisti i mbështetjes ligjore**

6.1 Specialisti i mbështetjes ligjore ka përgjegjësi të përgjigjet për dhënien e asistencës juridike në përpilimin e urdhrave dhe udhëzimeve, në përputhje me bazën ligjore të institucioneve pjesëmarrëse në QNOD.

6.2 Specialisti i mbështetjes ligjore ka këto detyra:

a) Të njohë legjislacionin kombëtar dhe ndërkombëtar detar, si dhe të gjitha marrëveshjet e protokollit e nënshkruara e të ratifikuara nga Republika e Shqipërisë.

b) Të ndihmojë personelin e QNOD-së për njohjen dhe zbatimin e legjislacionit detar, kombëtar e ndërkombëtar, për operacionet detare.

c) Të hartojë nisma ligjore për përmirësimin e kuadrit ligjor për mirëfunksionimin e QNOD-së.

ç) Të ndihmojë për përshtatshmërinë ligjore në përpilimin e urdhrave dhe udhëzimeve që merren nga personeli drejtues i QNOD-së.

d) Të interpretojë dhe të japë ndihmën juridike në zgjidhjen e situatave të ndryshme që mund të lindin gjatë operacioneve detare të imponimit të ligjit.

dh) Të ndihmojë personelin në njohjen dhe zbatimin e kërkesave ligjore në veprimtarinë e tyre të përditshme.

6.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e specialistit të mbështetjes ligjore:

- Të ketë përfunduar arsimin e lartë juridik.
- Të ketë përvojë pune mbi 3 (tre) vjet në administratën publike.
- Të ketë aftësi planifikuese dhe të zotërojë metodën e punës në grup.
- Të ketë ndjekur trajnime të ndryshme në fushën e legjislacionit ndërkombëtar detar.
- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohë programet bazë të kompjuterit.

6.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

## **7. Specialist i sigurisë së TIK-ut (teknologjisë së informacionit dhe komunikimit)**

7.1 Specialisti i sigurisë së TIK-ut ka përgjegjësi të përgjigjet për zbatimin e rregullave dhe procedurave të punës për sigurinë e sistemeve dhe informacioneve të marra prej tyre.

7.2 Specialisti i sigurisë së TIK-ut ka këto detyra:

a) Të sigurojë dhe të ruajë në përputhje me procedurat dhe aktet ligjore e nënligjore

informacionin dhe nivelin e sigurisë së informacionit në QNOD.

b) Të përcaktojë shkallën dhe zbatimin e masave të plota të sigurisë së institucionit nëpërputhje me rregulloren e çdo sistemi.

c) Të marrë masa për ruajtjen e të dhënave të sistemeve të informacionit për ngritjen e arkitekturës së informacionit dhe rritjen e standardeve.

ç) Të bëjë kontrollin fizik dhe mirëmbajtjen e pajisjeve të personelit dhe sallës operacionale të QNOD-së.

d) Të ushtrojë kontrole dhe inspektime të gjendjes së aparaturave dhe sistemeve në funksion të QNOD-së (Tetra, Blue-Box, Smart etj.), me qëllim që të sigurojë gatishmë- rinë e sistemeve.

dh) Të mirëmbajë rrjetin LAN dhe të administrojë faqen ëeb [ëëë.imoc.gov.al](http://ëëë.imoc.gov.al).

e) Të administrojë sistemin “Access Door” dhe të mirëmbajë kamerat e brendshme dhe të jashtme.

7.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e specialistit të sigurisë së TIK-ut:

- Të jetë diplomuar në degët elektronikë ose informatikë.
- Të ketë përvojë pune mbi 3 (tre) vjet në fushën e elektronikës ose informatikës.
- Të ketë aftësi dhe të zotërojë metodën e punës në grup.
- Të ketë kryer trajnimet bazë të nevojshme në fushën e elektronikës dhe informatikës.
- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.

7.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

## **8. Sektori i IT dhe Operatorëve, (ndryshon sipas vkm per AKSHIN) në Sektori I Operatorëve**

### **8.1 dhe 9, shfuqizohen.**

10.1 Operatorët e komunikimit kanë përgjegjësi të përgjigjen për realizimin e vazhdueshëm të komunikimit.

10.2 Operatorët e komunikimit kanë këto detyra:

- a) Të njohin dhe të përdorin me profesionalizëm sistemet e komunikimit.
- b) Të mbajnë gjithnjë në gatishmëri të plotë mjetet e komunikimit, si dhe dispatcher-in e radiokomunikimit

TETRA.

- c) Të njohin rregullat e komunikimit në det dhe të komandimit operacional.
- ç) Të njohin karakteristikat dhe kodet e komunikimit të institucioneve.
- d) Të sigurojnë ndërlidhje të pandërprerë me radio dhe telefon.
- dh) Të zbatojnë me përpikëri rregullat e komunikimit.
- e) Të mbajnë evidentim të plotë në regjistra për shkëmbimin e komunikimit të kryer me

institucionet.

10.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e operatorëve të komunikimit:

- Të kenë mbaruar arsimin e mesëm ose profesional.
- Të kenë trajnimet e nevojshme për realizimin profesional të misionit të tij dhe një eksperiencë pune mbi 5 (pesë) vjet.

- Të njohin një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohin programet bazë të kompjuterit.

10.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

## **11. Sektori i financës dhe shërbimeve ndihmëse**

Përgjegjësi i sektorit të financës dhe shërbimeve ndihmëse

11.1 Përgjegjësi i sektorit të financës dhe shërbimeve ndihmëse ka përgjegjësi të përgjigjet

për administrimin e vlerave materiale e monetare, si dhe për planifikimin e realizimin e buxhetit.

11.2 Përgjegjësi i sektorit të financës dhe shërbimeve ndihmëse ka këto detyra:

a) Të planifikojë dhe të detajojë fondet e miratuara, të ndjekë dhe të zbatojë planin ekonomiko-financiar, të administrojë vlerat materiale dhe monetare të QNOD-së.

b) Të njohë dhe të ndjekë në çdo kohë gjendjen ekonomiko-financiare të QNOD-së.

c) Të zbatojë planin ekonomiko-financiar në të gjithë treguesit e tij.

ç) Të detajojë planin financiar të miratuar nga Ministria Mbrojtjes.

d) Të ndjekë dhe të zbatojë planin kontabël, si dhe të nxjerrë brenda afateve të përcaktuara bilancin e QNOD-së.

dh) Të ndjekë dhe të ushtrojë kontroll të vazhdueshëm në realizimin e zërave të buxhetit dhe administrimin e vlerave materiale e monetare.

e) Të ndjekë dhe të kontrollojë përdorimin e fondeve sipas destinacionit të përcaktuar.

ë) Të mbajë marrëdhënie të qëndrueshme bashkëpunimi dhe në përputhje me legjislacionin në fuqi, me thesarin dhe bankën.

f) Të shkëmbejë informacione të vazhdueshme për probleme financiare dhe të administrimit të vlerave me drejtoritë përkatëse të MM-së.

g) Të pezullojë të gjitha veprimtaritë ekonomike-financiare që janë në kundërshtim me dispozitat ligjore në fuqi.

gj) Të hartojë dhe të zbatojë plane kontrolli periodik për administrimin e mirë të ambienteve dhe vlerave materiale të QNOD-së.

11.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e përgjegjësit të sektorit të financës dhe shërbimeve ndihmëse:

- Të ketë mbaruar arsimin e lartë, dega ekonomik, financë.
- Të ketë mbi 5 (pesë) vjet përvojë pune në administratën shtetërore në sektorët e financës.
- Të ketë aftësi dhe të zotërojë metodën e punës në grup.
- Të ketë trajnimet bazë të nevojshme nëspecialitetin e fushës që mbulon.
- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohë programet bazë të kompjuterit.

11.4 Shkalla e sigurisë: Niveli "A", konfidencial.

## **12. Specialist i financës**

12.1 Specialisti i financës përgjigjet për ndjekjen dhe zbatimin e politikave në fushën ekonomikofinanciare.

12.2 Specialisti i financës ka këto detyra:

- a) Të menaxhojë burimet financiare dhe mirëmbajtjen e ambienteve të punës.
- b) Të ndjekë marrëdhënien me degën e thesarit dhe të bëjë aktrakordimet përkatëse mujore e progresive me këtë institucion.
- c) Të hartojë çdo muaj dokumentacionin e nevojshëm për pagesën e punonjësve për punën e kryer gjatë muajit.
- ç) Të përpilojë evidencat statistikore të realizimit të numrit të punonjësve dhe të fondit të pagave dhe t'i dërgojë në instancat përkatëse.
- d) Të kontabilizojë, pas kontrollit të dokumentacionit justifikues, të gjitha veprimet e hyrje-daljeve për çdo veprim të institucionit.
- dh) Të ndjekë inventarizimin e të gjitha vlerave materiale e monetare, si dhe qarkullimin e këtyre vlerave brenda të gjitha hallkave të institucionit.
- e) Të bëjë kontabilizimin e të gjitha të dhënave të institucionit dhe hedhjen në sistemin Alfa Platinum, pas konfirmimit në bashkërendim me shefin e sektorit të financës, për llogari të arkës, bankës, magazinës, e të gjitha veprimeve të tjera ekonomiko-financiare të institucionit.

ë) Të nxjerrë në kohë të dhënat për bilancin mujor/progresiv sipas ligjit mbi kontabilitetin dhe, në bashkëpunim me shefin e sektorit, të përgatitë bilancin vjetor të aktivitetit ekonomik-financiar të institucionit.

12.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e specialistit të financës:

- Të ketë kryer arsimin e lartë, dega ekonomik, financë.
- Të ketë mbi 5 (pesë) vjet përvojë pune në administratën shtetërore në sektorët e financës.
- Të ketë aftësi dhe të zotërojë metodën e punës në grup.
- Të ketë kryer trajnimet bazë të nevojshme në fushën e ekonomisë.
- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohë programet bazë të kompjuterit.

12.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “A”, konfidencial.

### **13. Sektori i sekretarisë, protokollit, arkivit**

13.1 Specialisti i sekretarisë përgjigjet për ruajtjen, klasifikimin dhe ndarjen e dokumenteve sipas nivelit të klasifikimit dhe dërgimin e tyre në sektorët përkatës sipas adresimit të eprorëve.

13.2 Specialisti i sekretarisë, kryen këto detyra:

- a) Të administrojë, të ruajë dhe të përpunojë dokumentet që prodhohen në QNOD. Të menaxhojë korrespondencën, sipas udhëzimeve të eprorëve dhe dispozitave ligjore në fuqi.
- b) Të organizojë punën për evidentimin dhe qarkullimin e dokumenteve, sipas rregullave dhe dispozitave ligjore në fuqi.
- c) Të marrë masa për ruajtjen fizike të dokumenteve sekrete duke ndikuar për zbatimin e rregullave të ruajtjes së sekretit.
- ç) Të mbajë në zarfe të mbyllura dhe të vulosura një kopje të çelësave të zyrave.
- d) Të ruajë dhe të përdorë vulën zyrtare, sipas udhëzimeve në fuqi, dhe të mos e përdorë atë në dokumente të pamiratuara nga titullari I institucionit dhe, në mungesë, nga personi I autorizuar prej tij.
- dh) Të klasifikojë materiale dokumentare për t'u arkivuar.

13.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e përgjegjësit të sektorit të sekretarisë, protokollit, arkivit:

- Të ketë kryer arsimin e lartë.
- Të ketë mbi 10 (dhjetë) vjet eksperiencë pune në administratën shtetërore në funksione të njëjta ose të ngjashme.
- Të ketë aftësi dhe të zotërojë metodën e punës në grup.
- Të ketë kryer kurse kualifikimi të sektorëve të administrimit të dokumenteve.
- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohë programet bazë në kompjuter.

13.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

#### **14. Specialist i arkivit**

14.1 Specialisti i arkivit përgjigjet për miradministrimin, shumëfishimin, protokollimin, shpërndarjen dhe arkivimin e materialeve.

14.2 Specialisti i arkivit ka këto detyra:

- a) Të administrojë, të ruajë, të përpunojë dokumentacionin e ardhur dhe të prodhuar në QNOD.
- b) Të printojë dhe të shumëfishojë materialet shkresore dhe dokumentet që prodhohen nga sektorët e ndryshëm të QNOD-së.
- c) Të zbatojë kërkesat e ligjit nr. 8457, datë 11.2.1999, “Për informacionin e klasifikuar sekret shtetëror”, dhe të ligjit nr. 9541, datë 22.5.2006, “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 8457, datë 11.2.1999, “Për informacionin e klasifikuar sekret shtetëror””.
- ç) Të evidentojë dhe të qarkullojë dokumentacionin e hyrë dhe të dalë nga sektorët e QNOD-së, sipas udhëzimeve të përgjegjësit të sektorit dhe legjislacionit në fuqi.
- d) Të administrojë shumëfishimin dhe shpërndarjen e materialeve, udhëzimeve dhe rregulloreve të hartuara.
- dh) Të arkivojë dhe të protokollojë materialet për të cilat ka përfunduar afati i përdorimit.
- e) Të mbajë komunikimet me mediat dhe institucionet kombëtare dhe ndërkombëtare, sipas udhëzimeve të drejtorit administrativ.

14.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e specialistit të sektorit të sekretarisë, protokollit, arkivit:



- Të ketë mbaruar arsimin e lartë.
- Të ketë mbi 2 (dy) vjet përvojë pune në administratë.
- Të ketë aftësi dhe të zotërojë metodën e punës në grup.
- Të ketë kryer kurse kualifikimi të sektorëve të administrimit të dokumenteve.
- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohë programet bazë në kompjuter.

14.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

## **15. Sektori i administratorëve të sallës operacionale, Administratori i sallës operacionale**

15.1 Administratori i sallës operacionale përgjigjet për organizimin dhe menaxhimin e sallës operacionale për ndjekjen dhe zbatimin e detyrave funksionale të personelit.

15.2 Administratori i sallës operacionale kryen këto detyra:

- a) Të menaxhojë, të drejtojë dhe të administrojë strukturat organizative në përbërje të sallës operacionale në mënyrë sa më efikase gjatë gjithë aktivitetit të tyre, si dhe të japë asistencë gjatë zhvillimit të operacioneve të kombinuara detare për ushtrimin e kontrollit të zbatimit të ligjit në det.
- b) Të koordinojë dhe të drejtojë punën për planëzimin, organizimin dhe zbatimin e planeve operacionale, të përpunuara bashkërisht me koordinatorët institucionalë.
- c) Të koordinojë dhe të drejtojë punën në bashkëpunim me koordinatorët institucionalë për të siguruar gatishmërinë e mjeteve lundruese dhe të sistemeve të komunikimit e vëzhgimit.
- ç) Të koordinojë dhe të drejtojë punën për të siguruar gatishmërinë e personelit në sallën operacionale në QNOD.
- d) Të njohë procedurat e punës dhe të kërkojë zbatimin e tyre nga personeli i sallës.
- dh) Të përgatitë raportin ditor, me shkrim dhe në rrugë elektronike, në bashkëpunim me oficerët e shërbimit për aktivitetin e përditshëm.
- e) Të koordinojë punën me sektorin e analizës, planifikimit dhe trajnimit dhe koordinatorët për trajnimin e personelit të sallës operacionale.

ë) Në një situatë të jashtëzakonshme, kur kërkohet pjesëmarrja e dy apo më shumë institucioneve në një operacion (operacion I kombinuar) dhe kur nuk arrihet konsensusi për marrjen e një vendimi të përbashkët nga

oficerët e shërbimit/oficerët civilë të turnit, analizon situatën dhe përcakton regjimin juridik të operacionit. Nëse e vlerëson të nevojshme I raporton drejtorit administrativ.

f) Të marrë pjesë në takimet e organizuara për operacionet detare dhe të përgatitë raporte që kanë të bëjnë me këto operacione.

g) Për çdo mangësi, gjatë koordinimit të punës dhe administrimit të sallës operacionale, të njoftojë koordinatorët institucionalë dhe drejtorin administrativ.

15.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e administratorit të sallës operacionale:

- Të ketë kryer arsimin e lartë.
- Të ketë mbi 10 (dhjetë) vjet eksperiencë pune.
- Të ketë aftësi dhe të zotërojë metodën e punës në grup.
- Të ketë kryer kurse kualifikimi në fushën e menaxhimit.
- Të njohë një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohë programet bazë në kompjuter.

15.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

## **16. Koordinatorët institucionalë**

Koordinatorët janë përgjegjës për hartimin dhe zbatimin e planeve operacionale të përpunuara bashkërisht, të vlerësimeve të riskut, të rekomandimeve, planeve të trajnimit etj. Koordinatorët institucionalë caktohen nga institucionet përkatëse dhe i përfaqësojnë këto institucione gjatë planifikimit të përditshëm dhe afatgjatë operacionale në QNOD. Ata janë përgjegjës dhe eprorë të drejtpërdrejtë për personelin e institucionit të tyre të përfaqësuar në QNOD. Ata varen nga institucioni përkatës dhe përgjigjen te drejtori administrativ për realizimin e misionit të QNOD-së. Koordinatorët institucionalë janë përgjegjës kryesorë të institucionit që përfaqësojnë. Ata përgjigjen për menaxhimin dhe zbatimin e ligjshmërisë në hapësirën detare, si dhe mbikëqyrjen e personelit përkatës.

16.1 Koordinatorët institucionalë kanë përgjegjësi të përgjigjen për

mirëfunksionimin e aseteve në dispozicion të QNOD-së, realizimin e detyrave nga personeli vartës, informimin e vazhdueshëm dhe në mënyrë periodike të eprorëve institucionalë dhe drejtorit administrativ për problematikat, arritjet dhe vështirësitë e hasura gjatë realizimit të operacioneve të kontrollit të zbatimit të ligjit në det.

16.2 Koordinatorët institucionalë kanë këto detyra:

a) Të planëzojnë, të organizojnë, të koordinojnë dhe të zbatojnë planet operacionale të QNOD-së të përpunuara bashkërisht.

b) Të koordinojnë dhe të planifikojnë

përdorimin e integruar gjithëvjetor të mjeteve dhe të infrastrukturës përkatëse me institucionet e tjera pjesëmarrëse në QNOD.

c) Të zhvillojnë analiza për çdo situatë dhe të përgatitin raporte të përbashkëta midis tyre dhe qendrës.

ç) Të organizojnë punën për grumbullimin e informacionit për situatat detare dhe të kujdesen për garantimin e transmetimit efikas të tij në strukturat përkatëse.

d) Të përgatitin rekomandimet për nevojën e trajnimit të efektivave të QNOD-së për zhvillimin e operacioneve detare dhe t'i ndjekin me përparësi ato.

dh) Të përgatitin planet periodike dhe vjetore të detyrave për personelin në kuadrin e QNOD-së në përputhje me procedurat operacionale standarde të miratuara.

e) Të mbajnë lidhje të ngushta me njësitë vepruese (vartëse) përgjatë vijës bregdetare dhe hapësirës detare, me qëllim që të jenë të informuar (të përditësuar) për situatën aktuale për të dhënë dhe për të marrë informacion nga/dhe për personelin.

ë) Të marrin pjesë në takimet e organizuara për operacionet detare dhe të përgatitin raporte që kanë të bëjnë me këto operacione.

f) Të përgatitin planet dhe programet për trajnimin profesional në interes të realizimit me sukses të operacioneve të kombinuara detare të QNOD-së për personelin e institucionit përkatës.

16.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e koordinatorëve institucionalë:

- Të kenë kryer arsimin e lartë.

- Të kenë mbi 10 (dhjetë) vjet eksperiencë pune.

- Të kenë aftësi dhe të zotërojnë metodën e punës në grup.
- Të kenë kryer kurse kualifikimi në specialitetin e fushës që mbulojnë.
- Të njohin një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohin programet bazë në kompjuter.

16.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

### **17. Oficerët e shërbimit/Oficerët civilë të turnit**

Oficerët e shërbimit/oficerët civilë të turnit përfaqësojnë institucionet që kanë interesa në det dhe janë përgjegjës për ndjekjen dhe zhvillimin e operacioneve detare. Ata emërohen me urdhër të ministrit përkatës e varen nga koordinatori institucional dhe përgjigjen tek administratori I sallës operacionale e drejtori administrativ për zbatimin e detyrave e të procedurave të miratuara.

17.1 Oficerët e shërbimit/oficerët civilë të turnit kanë përgjegjësi të përgjigjen për vlerësimin e situatës detare, njohjen dhe përdorimin operacional të burimeve.

17.2 Oficerët e shërbimit/oficerët civilë të turnit kanë këto detyra:

- a) Të përfaqësojnë institucionet përkatëse në QNOD në ndjekjen e situatës detare, vlerësimin e saj, organizimin e drejtimin e operacioneve sipas përkatësisë institucionale.
- b) Të njohin dhe të zbatojnë dispozitat ligjore e nënligjore, kërkesat e rregulloreve, udhëzimet dhe urdhrat e veçantë për shërbimin në QNOD.
- c) Të njohin mirë bregdetin shqiptar dhe karakteristikat e rajoneve kryesore detare, si dhe punën në hartat detare e përdorimin praktik të tyre nga ana operacionale.
- ç) Të njohin detyrat funksionale dhe procedurat e radhën e punës, si dhe ndjekjen e operacioneve në përputhje me regjimet juridike të institucionit që përfaqësojnë.
- d) Në varësi të situatave të skenarit detar dhe vlerësimit të regjimit juridik të operacionit përkatës, të koordinojnë punën ndërmjet tyre për realizimin me sukses të operacionit.
- dh) Të ndjekin në vijimësi situatën duke bashkëpunuar e shkëmbyer informacion me Qendrën Operacionale Vlorë, Sarandë, Shëngjin, Flotiljes së Veriut, sallave operative të drejtorive rajonale të Policisë Kufitare dhe Migracionit Durrës e Vlorë, grupeve të gatshme të Shërbimit Doganor,

shërbimeve të Inspektoratit të Peshkimit e Mjedisit në terren, duke dhënë detyra shtesë dhe duke marrë informacion të vazhdueshëm nga ata.

e) Të informojnë koordinatorin institucional dhe drejtorin administrativ për aktivitetet e kryera si dhe situatat e krijuara.

ë) Para marrjes së shërbimit, të njihen nga oficerët e shërbimit/oficerët civilë të turnit dorëzues për situatën në përgjithësi dhe atë detare në veçanti.

f) Të njihen dhe të ndjekin planin e lëvizjes së mjeteve lundruese në hapësirën detare.

g) Kur informohen nga mjetet lundruese për parregullsi të sistemit të sigurimit të lundrimit, të lajmërojnë menjëherë të gjitha institucionet që kryejnë veprimtari në det dhe komandantin e Shërbimit Hidrografik të Flotës Detare për të marrë masa për funksionimin e tyre.

gj) Në përfundim të çdo operacioni, të hartojnë një raport të detajuar i cili arkivohet në sekretarinë e QNOD-së.

h) Të dinë pikat e kontaktit dhe të kenë mundësi komunikimi për çdo rast të nevojshëm me drejtuesit e strukturave përgjegjëse të institucioneve pjesëmarrëse (Drejtorin e Departamentit të Policisë Kufitare dhe Migracionit, Drejtorin e Përgjithshëm të Doganave, Komandantin e Forcave Detare, Drejtorin e Kontrollit për Mjedisin).

i) Të dinë në çdo kohë vendndodhjen e koordinatorëve institucionalë.

17.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e oficerëve të shërbimit/oficerëve civilë të turnit:

- Të kenë mbaruar arsimin e lartë.
- Të kenë eksperiencë pune mbi 3 (tre) vjet.
- Të kenë aftësi dhe të zotërojnë metodën e punës në grup.
- Të kenë kryer kurse kualifikimi në specialitetin e fushës që mbulojnë.
- Të njohin një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohin programet bazë në kompjuter.

17.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.

## **18. Operatorët e sistemit**

18.1 Operatorët e sistemit kanë përgjegjësi të përgjigjen për ndjekjen dhe

vlerësimin e situatës detare dhe informimin në kohë të saj.

18.2 Operatorët e sistemit kanë këto detyra:

- a) Të kontrollojnë hapësirën detare shqiptare, të vlerësojnë objektet e dyshimta, si dhe të komunikojnë me të gjitha mjetet detare.
- b) Të njohin mirë bregdetin shqiptar dhe karakteristikat e tij.
- c) Të njohin rregullat e punës në hartat detare dhe përdorimin praktik të tyre nga ana operacionale.
- ç) Të njohin rregullat e komunikimit në det dhe të komandimit operacional.
- d) Të njohin karakteristikat e mjeteve të ndryshme detare.
- dh) Të kenë informacion të plotë mbi planin e lëvizjes së anijeve në hapësirën detare dhe të ndjekin në monitorët e sistemit SIVHD, SMART dhe Blue-Box situatën detare në çdo kohë.
- e) Të vënë në dijeni oficerët e shërbimit /oficerët civilë të turnit dhe administratorin e sallës së QNOD-së për dyshimet apo objekte që duhet të jenë nën kontroll.
- ë) Në situata të veçanta, me miratim të oficerit të shërbimit/oficerit civil të turnit dhe administratorit të sallës, të bëjnë kopjimin e situatës reale në det për objekte të dyshuara apo për çdo problem operacional.
- f) Të sigurojnë ndërlidhje të pandërprerë me radio dhe telefon me të gjitha pikat repetitive dhe radarët për marrje e shkëmbim informacioni të nevojshëm.
- g) Të kryejnë koordinimin e sektorëve të radarëve, sipas qendrave operacionale në rastet që e kërkon situata.

18.3 Arsimimi, kualifikimi dhe eksperiencia e operatorëve të sistemit:

- Të kenë mbaruar arsimin e mesëm ose profesional.
- Të kenë eksperiencë pune mbi 5 (pesë) vjet.
- Të kenë aftësi dhe të zotërojnë metodën e punës në grup.
- Të kenë kryer kurse kualifikimi në specialitetin e fushës që mbulojnë.
- Të njohin një gjuhë të huaj, preferohet gjuha angleze.
- Të njohin programet bazë në kompjuter.

18.4 Shkalla e sigurisë: Niveli “B”, sekret.”.

## **PJESA E TRETË**

### **PLANIFIKIMI I OPERACIONEVE TË USHTRIMIT TË LIGJIT NË DET**

#### **KAPITULLI I**

#### **PLANËZIMI DHE ORGANIZIMI OPERACIONAL I QNOD-SË**

Për të organizuar, administruar dhe plotësuar me personel të përshtatshëm një qendër çfarëdo, të drejtimit të operacioneve detare, për të realizuar kontrollin e zbatimit të ligjit dhe të situatave të krizave, përcaktohen saktë objektivat thelbësore operacionale. Me qëllim që këto objektiva të njihen, trajtohen dhe shfrytëzohen në interes të rritjes së efikasitetit të ndërveprimit të qendrës, vendosen kritere të qarta cilësore operacionale dhe realizohen kapacitete të mjaftueshme teknike.

Në këtë kapitull janë përpunuar:

- a. Planet operacionale, proçesi dhe parimet e planëzimit.
- b. Asetet operacionale dhe gatishmëria për të realizuar me sukses të gjithë spektrin e veprimtarive.
- c. Planet e komunikimit dhe zbatimi i tyre në interes të një drejtimi të shpejtë dhe të saktë operacionel.
- d. Koordinimi i informacionit, përpunimi dhe përzgjedhja e tij në përputhje me kërkesat e vendimmarrjes dhe të operacioneve prioritare.
- e. Mbështetja e veprimtarive të operacioneve të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit me logjistikë dhe mjete.

Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare, si qendër koordinimi, bashkërendimi, ndërveprimi dhe drejtimi për të gjitha operacionet dhe veprimtaritë detare për zbatimin e ligjit, është një institucion tepër kompleks shtetëror. Ky kompleksitet rritet akoma më shumë sepse në skenarin detar, do të jenë të rralla, në mos inekzistente operacionet me pjesëmarrjen e vetme të një institucioni të ushtrimit të ligjit. Kjo larmishmëri dhe ky kompleksitet i shumëllojshëm operacionel çoi në fund të fundit në domosdoshmërinë e krijimit të kësaj qendre.

#### **1. Planet operacionale, proçesi dhe parimet e planëzimit**

Qëllimi i një plani operacionel është organizimi i të gjithë informacionit operacionel në një dokument të vetëm, të përdorshëm nga të gjithë pjesëmarrësit, në një skenar të mundshëm detar. Planet e operacioneve detare (për çdo operacion që drejtohet nga QNOD-ja) përgatiten nga koordinatorët e institucioneve, në përgjigje të kërkesave të shtruuara nga eprorët e ministrive përkatëse. Planet operacionale mund të përgatiten si plan-koncepte ose me format të plotë.

**1.1 Plan koncepti** (COPLAN) është një plan-operacionel me format të shkurtuar që kërkon zgjerim ose ndryshime të konsiderueshme për ta shndërruar në një plan ose urdhër zbatimi. Një plan-koncept përmban konceptin e eprorit për veprimtaritë e pritshme për zbatimin e ligjit si dhe

shtojca që gjykohen të nevojshme nga eprori për të përfunduar planëzimin. Në përgjithësi kërkesat e hollësishme për mbështetje nuk llogariten në dosjet e të dhënave për njësitë (anijet) vepruese.

**1.2 Plani i operacionit me format të plotë (OPLAN)** është një nga dokumentet kryesorë që përgatiten në QNOD, për të realizuar kryerjen me sukses të operacioneve komplekse detare të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit. Bazë për përpunimin e tij është urdhri operacional i eprorit, që buron nga një situatë dinamike e thyerjes së ligjit në skenarin detar. Një plan i tillë identifikon mjetet, pajisjet dhe furnizimet që kërkohen për të zbatuar detyrën dhe urdhrin e marrë si dhe një grafik të lëvizjes të këtyre burimeve (aseteve) në rajonin e përgjegjësisë në hapësirën detare. Planet me format të plotë i kalojnë dhe marrin në konsideratë të gjitha fazat dhe elementët e procesit të planëzimit. Plani i operacionit me format të plotë gjithashtu plotësohet me të gjitha shtojcat, grafikët dhe dosjet përkatëse të të dhënave për forcat dhe mjetet si dhe përdorimin e përshkallëzuar të tyre në varësi të situatës.

Në procesin e ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në hapësirën detare, më të përdorshmit do të jenë plan-konceptet, që në mënyrë më efektive i përgjigjen në kohë reale situatave dinamike të skenarit detar. Në vazhdimësi të operacionit këto plan-koncepte shndërrohen në plane me format të plotë duke u plotësuar ose shfrytëzuar të dhënat e planëzimeve paraprake për situata të ngjashme.

Plani operacional që përpunohet në QNOD në çfarëdo rasti të realizimit të tij, duhet të përfshijë të gjithë informacionin më të rëndësishëm që i përket misionit për të cilin ai organizohet. Ai përfshin, por nuk është i kufizuar në çështjet si më poshtë:

- Misionin dhe listën e detyrave;
- Organizimin për detyrën që buron nga misioni;
- Objektivat kryesore që duhen arritur për të realizuar misionin;
- Konceptin bazë për operacionin (duke përcaktuar përparësitë e regjimeve juridike dhe,
- Fushat e kërkimit (rajoni);
- Komunikimet dhe organizimin e tyre;
- Raportimet;
- Logjistikën mbështetëse për operacionin;
- Informacionin, përdorimin e të dhënave të zbulimit, vëzhgimit, vrojtimit;
- Komunikimet për informacionin;
- Raportimet e njëjësive (anijeve) dhe komandantëve në terren;
- Analizat e përfundimit të veprimtarisë (operacionit) dhe realizimin e misionit;
- Sigurinë e operacionit.

**1.3 Siguria operationale** është procesi i identifikimit të informacionit kritik dhe analizës së mëtejshme të veprimtarisë së QNOD-së, në kuadrin e çdo operacioni detar të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit. Ky proces kryhet me qëllim që:

- Të identifikohen ato veprime që sigurojnë ruajtjen e aktiviteteve nga vëzhgimi i shkelësve të ligjit;
- Të përcaktohen treguesit për informacionin kritik ndaj shkelësve të ligjit;



- Të përzgjidhen dhe zbatohen masa që eliminojnë ose pakësojnë anët e dobëta të veprimtarive tona.

Për të realizuar një siguri operacionale të pëlqyeshme, të gjitha dokumentet dhe planet e përpiluara në mbështetje të operacionit, duhet të ruhen në mënyrë të sigurtë dhe në vende të sigurta ose të mbrojtura mirë. Çështjet që duhet të ruhen dhe mbrohen përfshijnë, por nuk kufizojnë:

- Të dhënat informative nga shërbimet e informacionit të institucioneve pjesëmarrëse
- Skema të ndryshme organizative dhe veprimi
- Shënime pune të QNOD-së
- Plane komunikimi (kode, sinjale, kriptime)
- Biseda telefonike
- Biseda personale
- Transmetime me radio (VHF/UHF-HF)
- Orare dhe skeda
- Mbështetje dhe pajisje logjistike.

Ruajtja dhe mbrojtja e materialeve të rëndësishme mund të realizohet duke aplikuar masat e mëposhtme për të gjitha planet:

- Ruajtje gjatë 24-orëve me roje fizike ose në dhoma me sinjal alarmi.
- Ruajtje e sigurtë me sistem të besueshëm elektronik.
- Koordinimi i hartave, tabelave, skedave dhe kriptimi i komunikimit me përjashtim të bandës “Marinë”.
- Djegia e kontrolluar e dokumenteve që kanë përfunduar procesin e përdorimit.

**1.4. Proçesi i planëzimit** është një veprimtari e bashkërenduar pune në të gjitha hallkat organizative të QNOD-së, sidomos të koordinatorëve dhe oficerëve të shërbimit të çdo institucioni. Ai përdoret nga drejtuesit e QNOD-së dhe eprorët ministerialë për të gjetur metodën më të mirë për realizimin e misionit, përmbushjen e detyrave dhe drejtimin e veprimeve të nevojshme gjatë një operacioni të ushtrimit të ligjit në det. Gjatë proçesit të planëzimit të operacioneve në det duhet të merren në konsideratë këto kërkesa kryesore:

- *Përgatitja e planeve operacionale është një veprimtari që bëhet nga lart-poshtë dhe u jep mundësi drejtuesve të lartë ministerialë, komandantëve dhe eprorëve, të përçojnë tek vartësit dhe komandantët në terren, synimet, qëllimet, objektivat dhe urdhrat e tyre. Mbi këto komunikime eprorë, vartësit në vazhdimësi bëjnë përgatitjet e nevojshme si pjesë e përpjekjeve të organizuara ndër-institucionale.*
- *Planet e operacioneve përgatiten për të gjitha situatat komplekse dhe të shumëllojshme, duke filluar që nga shkeljet administrative deri në thyerje flagrante të ligjeve, që prekin të drejtën sovranë të vendit. Për të njëjtin operacion mund të përgatiten plane alternative, që implementohen dhe zbatohen gjatë ndryshimit të shpejtë të situatave në det. Për të njëjtin operacion apo situatë krize përdoren forca, burime dhe struktura të ndryshme organizative, për të siguruar elasticitet dhe shpejtësi gjatë realizimit të detyrave.*
- *Planet e operacioneve duhet të jenë të shkurtër, lakonik dhe të mos përmbajnë hollësi të panevojshme. Gjithsesi plani duhet të jetë aq i plotë*

sa të transmetojë qartësisht synimin e eprorëve tek komandantët në terren dhe tek vartësit.

- *Ekspertiza në zbatimin e metodologjisë së planëzimit* në organizimin dhe përdorimin e aseteve të QNOD-së nga koordinatorët ndërinstitucionalë dhe oficerët e shërbimit/oficerët civil të turnit, duhet të jetë e nivelit më të lartë profesional për të siguruar një planëzim të saktë dhe realizim me sukses të operacionit.
- *Planëzimi duhet të pasqyrojë qartë misionin* dhe detyrat thelbësore. Misioni i operacionit duhet të përputhet me objektivin e përgjithshëm të politikës shtetërore për ushtrimin e sovranitetit dhe të drejtës sovrane dhe të jetë i arritshëm nga burimet që i janë dhënë në dispozicion të QNOD-së.
- *Ruajtja e fshehtësisë së planit të operacionit* mbetet shqetësim i përhershëm. Komprometimi i planit të operacionit mund të vërë në dyshim suksesin e tij. Gjatë gjithë periudhës së planëzimit dhe realizimit të operacionit duhet të jetë e përcaktuar qartë se kush është në dijeni dhe kush duhet të jetë në dijeni të veprimtarisë të ushtrimit të zbatimit të ligjit që do të kryhet.
- *Planëzimi i operacionit duhet të realizohet në kohën e duhur* që tu japë mundësi komandantëve në terren (anijeve dhe mjeteve lundruese) të bëjnë përgatitjet e nevojshme dhe ta zbatojnë atë në kohën dhe afatet e përcaktuara.
- *Plani operacionit duhet të karakterizohet nga qartësia* dhe të përgatitet në mënyrë të tillë, që të mos lërë asnjë shteg për keqkuptime (dy kuptime) nga ata që do t'i zbatojnë.
- *Planëzimi duhet të sigurojë përdorimin me ekonomi* të të gjitha aseteve në përdorim të QNOD-së. Ai duhet që vartësve tu japë në dispozicion aq burime sa të jenë të mjaftueshme, por jo të tepërta, për përmbushjen e misionit të tyre.
- *Planet duhet të shpërmdahen në kohë* dhe në një numër të mjaftueshëm, për të siguruar që të gjithë komandantët në terren, të njohin detyrat dhe përgjegjësitë e tyre.
- *Planëzimi duhet të parashikojë realizimin me leverdi* dhe konsum minimal të operacionit të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit. Një plan vlerësohet duke përcaktuar nëse rezultatet e pritshme e përlligjin koston e përafërt në pajisje materiale, teknike, mjete detare dhe personel.

Nga të gjitha metodat teorike të realizimit të planeve operacionale, në operacionet detare të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit, që drejtohen nga QNOD-ja, më i zakonshmi do të jetë “Planëzimi i bazuar në kapacitete”. Ky lloj planëzimi përdoret si bazë për të gjithë planëzimin e nivelit të zbatimit të ligjit nga komandantët në terren (komandantët e anijeve). Ai fokusohet në përpunimin e kurseve të veprimit për përdorimin e personelit dhe mjeteve, duke u bazuar në strukturën aktuale të QNOD-së dhe aseteve detare që ajo ka në dispozicion.

Proçesi i planëzimit të operacioneve detare kushtëzohet në një masë të madhe nga situatat dhe ngjarjet në skenarin detar, atmosfera e përgjithshme social-politike, objektivat shtetërore si dhe rrethanat e tjera që ndikojnë në

hapat e ndërmarr për të përgatitur planet dhe urdhrat e operacioneve. Ndër faktorët kryesorë që ndikojnë në planëzim janë:

- a) koha në dispozicion për të prodhuar një plan apo urdhër operacional;
- b) karakteri i misionit (detyra) në vartësi të regjimit juridik dhe,
- c) niveli i përgatitjes së zyrtarëve që e realizojnë planëzimin.

Në mënyrë të veçantë, në procesin e planëzimit ndikon koha në dispozicion. Kur ka kohë të mjaftueshme përpunohen plane të plota dhe të detajuara. Kur koha është e kufizuar, procesi i planëzimit ndjek një rrugë më të shkurtuar. Në vartësi të kohës dhe rrethanave planëzimi mund të jetë :

- *Planëzim i zakonshëm operacional.* Ky planëzim përmbledh veprimtaritë që lidhen me përpunimin e vazhdueshëm të zhvillimit të operacioneve nga QNOD-ja. Rezultatet e tij përfshijnë edhe projektet e zhvillimit afatgjatë, që nuk kushtëzohen nga koha.
- *Planëzim me kohë të kufizuar.* Ky planëzim përfshin veprimtaritë që lidhen me situatën aktuale të skenarit detar, ku shpesh herë koha në dispozicion është shumë e kufizuar. Për këtë arsye planëzuesit bazohen në të dhënat dhe rezultatet e planëzimit të zakonshëm, që të pakësojnë kohën që nevojitet për të përgatitur plane të veçanta. Përveç këtyre, ata në përputhje me situatën, përgatitin planet e mbështetjes dhe urdhrat përkatës. Veprimtaritë që ndërmerren në këtë planëzim mund të diktojnë mënyrën e shtimit të përkohshëm të personelit specialist, për aq kohë sa zgjidhet situata, nga institucionet shtetërore që janë të inkuadruar në QNOD.
- *Planëzimi në kohë krize.* Ky planëzim përfshin veprimtaritë që lidhen me situata konkrete të emergjencës, që kërkojnë domosdoshmërisht ndërhyrje operationale dhe nuk ka kohë të mjaftueshme për të realizuar dhe përfunduar planëzimin. Në këto raste, përdoren plane paraprake të përpiluara për kriza me nivel të lartë risku duke bërë përputhjen e tyre me situatën konkrete.

Proçesi i vlerësimit për të realizuar një nga planëzimet tipike përbën pjesën kryesore të punës për përzgjedhjen dhe formulimin e operacionit. Në të gjitha rastet e planëzimit të operacioneve të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det, ai do të kalojë në katër faza kryesore të proçedurave standarte.

- Analiza e misionit
- Vlerësimi i faktorëve dhe ngjarjeve
- Përpunimi i kurseve të veprimit
- Vendimi i eprorit

### **1.5 Parimet e planëzimit të operacioneve ndërinstitucionale detare**

*Fokusimi në objektiv.* Kjo nënkupton drejtimin e operacioneve për ushtrimin e sovranitetit drejt një objektivi të përcaktuar qartë ligjërisht, përfundimtar dhe të arritshëm. Në operacionet për ushtrimin e sovranitetit, objektivi në të shumtën e rasteve përcaktohet nga situata në terren. Komandantët në terren duhet të kuptojnë synimet operative të drejtuesve dhe eprorëve, të përcaktojnë qartë objektivin dhe të dallojnë kërkesat për suksesin e misionit. Komandantët në terren të çdo niveli duhet të jenë të kujdesshëm

për ndryshimet e mundshme të objektivit ose të vetë situatës, të cilat do të sjellin domosdoshmëri ndryshime në taktikat, teknikat dhe procedurat e mëtejshme.

*Uniteti i përpjekjeve.* Mungesa e një drejtimi operacional të unifikuar gjatë operacioneve për ushtrimin e sovranitetit, kërkon përpjekje të përbashkëta të të gjitha institucioneve që kanë përgjegjësi në det në kuadrin e QNOD-së, për arritjen e unitetit të veprimeve. Megjithatë, shpesh operacionet për ushtrimin e sovranitetit do të përfshijnë një numër të gjerë pjesëmarrësish kombëtarë, ndonjëherë edhe ndërkombëtarë. Po të shtojmë edhe organizata ose individë me karakteristika humanitare, të cilat mund të përfshihen në operacion përpara QNOD-së, pjesëmarrja rezulton në një grup organizmash me karakteristika, misione, kapacitete dhe kufizime të ndryshme. Pavarësisht se në çdo rast drejtimi operacional do të jetë në duart e një institucioni të përfshirë në QNOD, drejtimi dhe koordinimi i tij do të kërkojë një përkushtim dhe vëmendje më të madhe në bashkëveprim dhe bashkërendim.

*Sigurimi i operacionit.* Drejtuesit e të gjitha niveleve duhet të vlerësojnë maksimalisht çdo situatë dhe i gjithë personeli i tyre duhet të jetë i vetëdijshëm që gjatë operacioneve për ushtrimin e sovranitetit, mund të krijohen situata të rrezikshme për jetën. E drejta e vetëmbrojtjes kundër veprimeve të shkelësve të ligjit ose synimeve kërcënuese të treguara zbatohet në të gjitha llojet e operacioneve. Sigurimi gjithashtu duhet të përfshijë edhe mbrojtjen e pjesëmarrësve të tjerë në operacion, të cilët mund të jenë pjesë e operacionit ose të gjendur rastësisht në teatrin e operacionit. Sigurimi i operacioneve për ushtrimin e sovranitetit, kërkon rregulla angazhimi efektive, fleksibile dhe ligjore.

*Legjitimiteti.* Ligjshmëria është mbështetja e vullnetit të miratuar me ligj. Ligjshmëria bazohet mbi të drejtën ligjore dhe morale për të kryer një numër të caktuar veprimesh. Një operacion për ushtrimin e sovranitetit në det do të konsiderohet i ligjshëm kur ai mbështetet në të drejtën ligjore kombëtare dhe ndërkombëtare. Për aq kohë sa informacioni mbi shkeljen e ligjit nuk është i besueshëm për të vepruar, legjitimiteti i operacionit është në dyshim.

*Vetëpërmbajtja.* Vetëpërmbajtja kërkon balancim të kujdesshëm të nevojës për sigurim, drejtimin e operacionit dhe arritjen e objektivave. Shumë pak forca ose të përdorura me vonesë mund të kushtojnë jetë njerëzish. Përdorimi me tepriçë i forcës mund të shkaktojë kundërshti të palëve të angazhuara, por dhe mund të dëmtojë vijueshmërinë e mëvonshme të operacionit. Kur forca është e nevojshme ajo duhet të jetë e mjaftueshme për arritjen e qëllimit, por jo më shumë se kaq. Vetëpërmbajtja duhet të jetë pjesë e rregullave të angazhimit, të cilat përbëjnë udhëzimet e drejtuesit se KUR dhe SI duhet të përdoren forcat, si për vetëmbrojtje edhe për përmbushjen e misionit.

## **2. Asetet operacionale, gatishmëria operacionale**

Për të realizuar një planëzim real dhe të qenësishëm, si baza kryesore e realizimit produktiv dhe të suksesshëm të një operacioni të zbatimit të ligjit në hapësirën detare, në radhë të parë merren parasysh mundësitë teknike dhe praktike reale, të dhëna në dispozicion të QNOD-së. Planëzuesit e çdo niveli qofshin, krahasimisht me ngjarjet e skenarit detar dhe nevojën për reagim,

llogaritin të gjitha mjetet në dispozicion në momentin e veprimtarisë, të gjitha pajisjet detare dhe tokësore të afta për tu përdorur në operacion si dhe personelin e strukturave operuese dhe nivelin e përgatitjes së tyre.

### **2.1 Asetet operationale në një operacion për kontrollin e zbatimit të ligjit**

Mjetet që merren në konsideratë gjatë planëzimit dhe realizimit të një operacioni të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det janë ato që influencojnë dhe kushtëzojnë përmbushjen e misionit dhe objektivave të caktuara nga drejtuesi i operacionit për operacionin konkret. Shpesh herë nga mirëfunksionimi ose mosfunksionimi i tyre, varet fati i realizimit të detyrave dhe zbatimit të politikës së shtetit në hapësirën detare. Asetet e domosdoshme që konsiderohen thelbësore për çështjet e veprimtarive ligjore detare mund të grupohen në:

- Mjetet detare;
- Aviacioni / Helikopterët;
- Qendrat e komunikimit/drejtimit të institucioneve (ministrive, drejtorive, komandave);
- Rimorkiatorët e Rojës Bregdetare ose mjeteve detare të porteve;
- Mjetet e bazuara në tokë;
- të tjera (të institucioneve pjesë ose jo të QNOD-së).

a) *Mjetet detare* të parashikuara për veprime në operacionet detare, qofshin këto anije të Rojës Bregdetare ose motoskafe dhe mjete lundrimi pa kuvertë, të kufirit, doganës apo të tjera konsiderohen asete të përdorshme kur plotësojnë kushtet e mëposhtme:

1. *Qëndrueshmëri të pranueshme në det* në përputhje me kushtet hidrometeorologjike, distancën nga bregu, lundrueshmërinë dhe autonominë (kohën e qëndrimit me një furnizim në det).
2. *Shpejtësinë e nevojshme* për të mundur kontrollin dhe ndërhyrjen në kohën e duhur në ngjarjet e skenarit detar.
3. *Aftësia e bordimit* si kapacitet i domosdoshëm për të realizuar të gjitha llojet e inspektimeve dhe të kontroleve në mjetet lundruese, objekte të ushtrimit të ligjit.
4. *Numri i ekipit bordues* në përputhje me madhësinë dhe shkallën e rrezikshmërisë të mjetit që inspektohet.
5. *Komunikimet* e domosdoshme dhe me kapacitete e frekuenca të mjaftueshme dhe të sigurta.

b) *Aviacioni/Helikopterët* të parashikuara për veprimet në operacionet detare të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit për tu konsideruar të afta për të marrë pjesë në një operacion detar duhet të zotërojnë:

1. *Qëndrueshmëri të mjaftueshme* për të plotësuar detyrat në kushte relativisht të vështira të motit.
2. *Shpejtësi të pranueshme* për të mbërritur në kohën e duhur në vendin/rajonin e ngjarjes.
3. *Ekuipezazh të trajnuar* dhe të mjaftueshëm në përputhje me llojin e veprimtarisë (zbulim, shpëtim, bordim).

c) *Qendrat e komunikimit/drejtimimit të institucioneve (Ministrive, Drejtorive, Komandave).* Konsiderohen asete mbështetëse të QNOD-së edhe qendrat rajonale të komunikim-drejtimimit të operacioneve të institucioneve pjesëmarrëse në QNOD. Gjatë planifikimit dhe realizimit të operacioneve detare, përveç të tjerash merren në konsideratë kapacitetet e ndërlidhjes me:

- Radio (HF, VHF, UHF) me disa kanale dhe frekuenca;
- Komunikimet e tjera si fax, telegrafi-telefon dhe posta elektronike.

Në çdo rrethanë, komunikimet dhe mjetet e ndërlidhjes duhet të parashikohet që të përdoren të sigurta dhe me kodifikimet apo kriptimet e domosdoshme. Vetëm gjatë planifikimit dhe zhvillimit të operacioneve të kërkim-shpëtimit mund të komunikohet hapur, në valët "Marine".

d) *Rimorkiatorët e Rojës Bregdetare* ose të mjeteve detare të porteve në Republikën e Shqipërisë janë ndër asetet më të rëndësishme që duhet të merren në konsideratë gjatë planifikimit të operacioneve detare. Në të gjitha rastet e ushtrimit të ligjit apo dhënies së ndihmës, rimorkiatorët përbëjnë asete të rëndësishme, sidomos kur objekt i operacionit detar janë mjete lundruese të tonazhit të madh. Rimorkiatorët apo anijet, që të kryejnë në një operacion detar të mundshëm funksionin e tyre, duhet të zotërojnë:

1. *Qëndrueshmëri të lartë* në rrethana të këqija të detit, me qëllim që të japin ndihmën e duhur apo të detyrojnë zbatimin e ligjit në operacionin detar, në çfarëdo kushtesh meteorologjike;
2. *Shpejtësi përqendrimi* për tu afruar në kohën e duhur në rajonin apo pikën e kërkuar. Që në planëzimin paraprak vend dislokimet e tyre zgjidhen, në përputhje me zhvillimin e pritshëm të një skenari të mundshëm detar;
3. *Pajisja me ekuipazh* të mjaftueshëm dhe të përgatitur (trajnuar) për të realizuar të gjitha manovrat që lejojnë kapacitetet teknike të anijes.

d) *Mjetet e bazuara në tokë* janë asetet më të rëndësishme për të siguruar vijimësinë e veprimtarisë së njësive gjatë operacioneve detare. Nga pikëpamja e vlerës së aseteve mjetet e bazuara në tokë përbëjnë pjesën më të madhe të konsumit për suksesin e operacioneve në tërësi. Në listimin e këtyre mjeteve/aseteve hyjnë mjetet motorike, sistemet pasive të vëzhgimit, personeli ndihmues e mbështetës dhe asetet e tjera për të influencuar pozitivisht në ecurinë e operacioneve detare. Mjetet e bazuara në tokë duhet të kenë:

1. *Qëndrueshmëri dhe vijimësi* në mbështetjen e pandërprerë të operacioneve dhe mjeteve që operojnë në det;
2. *Shpejtësi në realizimin e kërkesave* për mbështetje, transport dhe informacion të mjeteve që veprojnë në det;
3. *Personel të mjaftueshëm* dhe të aftësuar nga ana profesionale për realizimin e detyrave të tyre.

## **2.2 Gatishmëria operationale**

Për të përmbushur me sukses misionin që i është ngarkuar, QNOD-ja duhet të realizojë dhe mbajë në mënyrë të vazhdueshme në gjendje të lartë gatishmërinë operationale. Këtë nivel të lartë gatishmërie QNOD-ja e garanton, jo vetëm gjatë ushtrimit të ligjit, por edhe kur reflekton prezencë të besueshme mjetesh detare në zonat e veta të përgjegjësisë. Gjatë planifikimit të operacioneve në det, pa cënuar gatishmërinë për situata të shkeljes së ligjit,

duhet bërë kujdes që të mos ketë mbivendosje institucionale në rajonet e veprimtarive të përditshme të prezencës.

Gatishmëria operationale për ushtrimin e sovranitetit shtetëror dhe të drejtës sovrane në hapësirën detare shqiptare është përgjegjësi e institucioneve pjesëmarrëse në QNOD dhe që organikisht i zotërojnë burimet (asetet) vepruese. Pavarësisht nga kjo, burimet ndërinstitucionale gjatë zhvillimit të një operacioni prioritar kalojnë në varësi të drejtuesit taktik të operacionit. Ato planizohen sipas nivelit të gatishmërisë së raportuar nga oficeri i shërbimit në QNOD dhe drejtohen nga komandantët në terren (komandantët e anijeve). Gjatë një operacioni të kombinuar, me pjesëmarrjen e mjeteve detare të disa institucioneve, komandën taktike të anijeve në det, si dhe përgjegjësinë për gatishmërinë e tyre e ka komandanti i anijes më të madhe flamurtare (që ka asetet e superiore për të komanduar).

Gatishmëria operationale në tërësi e mjeteve në dispozicion dhe në mbështetje të QNOD-së si dhe strukturave të veta organike konceptohet në realizimin e dy funksioneve:

- *Gatishmëri të strukturave* për të realizuar në kohën e duhur të reagimit - veprime të shpejta dhe aktive.
- *Efektivitet të veprimeve në skenarin detar*

Për të arritur rendimentin dhe kapacitetin e mjaftueshëm të operacionit, për t'iu përgjigjur ngjarjeve brenda normave ligjore të gatishmërisë, QNOD-ja duhet të sigurojë:

- efektivitet të sistemit pasiv të zbulimit dhe njohjes;
- efektivitet të vendim-marrjes dhe transmetimit të urdhrave;
- efektivitet të veprimtarive detare të mjeteve lundruese në rajonin ku zhvillohen ngjarjet.

Përputhjen e nivelit të gatishmërisë teknike reale me nivelin e kërkuar për një lloj operacioni detar e realizon dhe përgjigjet oficeri i QNOD-së që drejton operacionin.

### **3. Planet e komunikimit, drejtimi operacional**

Sistemi i komunikimit është i ndërtuar në përputhje me nevojat dhe kërkesat për ndërveprim midis dy a më shumë elementesh përbërës themelore të strukturave, që përfshihen brenda organizimit të QNOD-së. Ai përbën shtyllën kurrizore të drejtimit dhe kontrollit të saj, gjatë realizimit të operationeve në det. Ky sistem, përveç mbështetjes së drejtim-kontrollit me mjete komunikimi e kompjutera, realizon edhe qëllimin kryesor të autoriteteve drejtuese për të mbledhur, përpunuar, transmetuar, përhapur dhe mbrojtur të dhënat dhe informacionin.

Sistemi i komunikimit dhe shkëmbimi i informacionit është mbështetja kryesore e nënsistemeve të drejtimit dhe kontrollit. Sistemi i komunikimit krijohet dhe bazohet në nevojat e vazhdueshme për mbështetje me informacion të operationeve detare që ndërmerr dhe realizon QNOD-ja. Funksionimi pa ndërprerje dhe në mënyrë të sigurtë i sistemit të komunikimit krijon kushte të përshtatshme për të gjeneruar veprimtari të suksesshme të operationeve të kontrollit për zbatimin e ligjit në skenarin detar.

Ne këtë këndvështrim sistemi i përgjithshëm i komunikim-kontroll-drejtim-kompjuter-informacion-inteligjencës (C4I2) luan një rol kyç në grumbullimin, përpunimin, klasifikimin dhe mbështetjen me të dhëna dhe informacionin e nevojshëm të QNOD-së.

Sistemet e komunikimit në përgjithësi përbëhen nga komponentë kryesorë material (asete), të cilat në një formë apo në një tjetër instalohen në çdo qendër operacionesh, qoftë kjo institucionale apo ndërinstitutionale:

- *Pajisjet fundore terminale* si: telefonat, fakset dhe kompjuterat. Në përgjithësi терминаlet fundore transformojnë informacionin dhe të dhënat nga forma të kuptueshme operacionale në forma të transmetimit elektronik dhe anasjelltas.
- *Mjetet e transmetimit* që lidhin midis tyre pajisjet fundore (terminalet) e vendosura në sistem. Ato përbëhen nga tre lloje pajisjesh elektronike bazë: radiot (në të gjithë hapësirën dhe frekuencat e sistemit), telat metalike, kabllo dhe fibra-optike. Lidhjet mund të realizohen nga pika në pikë (kur janë dy përdorues), ose nga një pike në një aparat shumëfishues (multipleks) kur duhen siguruar të dhëna dhe informacione për shumë përdorues.
- *Ritransmetuesit* (komutatorët) që rregullojnë trafikun e komunikimit në pajisjet e punës (terminalet). Ritransmetimi mund të jetë normal ose automatik, por duke u bazuar në ritransmetimin qarkor ose me mesazhe. Ritransmetimet qarkore zakonisht mbështeten në rrjetin telefonik ndërsa mesazhet përdoren në procesin e transmetimit të të dhënave.
- *Pajisjet e kontrollit* përdoren për të dy nivelet bazë të kontrollit të sistemit të komunikimit: në rrjetin e punës dhe në nyjet e punës.

Të katër përbërësit e sistemit të komunikimit duhet të parashikojnë realizimin e të gjitha kapaciteteve të mundshme të mjeteve të punës, të cilët planëzohen në përputhje me misionin dhe detyrat e QNOD-së dhe formatohen me anë të pajisjeve fundore dhe mjeteve të transmetimit.

Për tu konsideruar efektive, veprimtaria e sistemit të komunikimit duhet të realizojë disa kapacitete të domosdoshme integrale dhe ndërvepruese. Ajo duhet të plotësojë me cilësi të pranueshme:

- Mbështetjen e veprimtarive operacionale detare të QNOD-së të çdo lloji dhe niveli, duke përputhur aktivitetet operacionale në kohën dhe vendin e duhur, me sasinë e nevojshme të mjeteve për të realizuar misionin.
- Realizimin e një kalimi të butë dhe të pandërprerë nga situata normale e regjimit të lundrimit, në situatë operacionale të ngjarjeve në det.
- Sigurimin e mbledhjes, përpunimit, transmetimit dhe shpërndarjes të të dhënave dhe rezultateve informative.
- Monitorimin dhe zbatimin e varianteve (kurseve) të zgjedhura nga vendimmarrësi për situatat dhe ngjarjet në skenarin detar.
- Sigurimin e kontrollit dhe të raportimit nga forcat dhe mjetet e përdorura në det para, gjatë dhe pas realizimit të operacionit.
- Evidentimin dhe ruajtjen e fakteve të ngjarjeve në skenarin detar.
- Mbrojtjen e sistemeve (rrjeteve) të C4I2 gjatë dhe pas përdorimit.



### 3.1 Planet e komunikimit

Komunikimet janë mjete kryesor për transmetimin e informacionit dhe të dhënave midis strukturave drejtuese në QNOD dhe atyre vepruese (anijeve, mjeteve lundruese) në një operacion të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det. Gjatë realizimit të planeve për komunikim mbahen parasysh nga planëzuesit tre forma bazë të komunikimit, me qëllim që të garantohet siguri sa më e madhe të jetë e mundur. Në varësi të llojit të operacionit të kontrollit për zbatimin e ligjit mund të zgjidhet një nga klasifikimet e mëposhtme:

- *Sinjal i përzier*: komunikim i sekretuar në mënyrë elektronike.
- *Sinjal i pastër dhe i koduar*: kode verbale, pozicione bazë të paravendosura dhe të shpërndara në nivelet dhe njësitë (anijet) pjesëmarrëse në operacione të kontrollit të zbatimit të ligjit.
- *Sinjal i pastër*: kur nuk është përdorur ndonjë formë mbrojtjeje, që mund të monitorohet drejt të gjitha niveleve dhe njësive (anijeve) pjesëmarrëse në operacione të kërkimit dhe dhënies së ndihmës në det.

Gjatë ndërtimit të planeve të komunikimit të përgjithshëm dhe për çdo operacion kihen në konsideratë dhe llogariten këto mjete konkrete të komunikimit:

- *Frekuencat e larta (HF)* që kapin distanca të mëdha dhe hapësira të gjëra komunikimi.
- *Frekuenca ultra të larta (UHF)* që kapin zakonisht distancën e shikimit dhe në përgjithësi përdoren për komunikim midis mjeteve ajrore dhe atyre detare.
- *Frekuenca shumë të larta (VHF)* që kapin distancën e shikimit dhe përdoren për komunikim ndërmjet mjeteve detare (horizonti i dukshëm). Zakonisht përbëhen nga radiot standarte detare (marine) dhe transmetuesit e dorës.
- *Sinjale të lehta (të heshtura)* për përdorim një backup-kujtëse e shkëlqyer në rast të humbjes së komunikimit me radio.
- *Telefonat* që mund të përdoren menjëherë në mënyrë të pastër ose të çiftëzuar me kodim-verbal si dhe telefonat celularë.
- *Mjete të tjera*: që mund të përfshijnë fakset, telegrafinë, e-mail ose sinjale dritë apo zanore.

Planet e komunikimit duhet të përfshijnë frekuencat e radios dhe kanalet e paracaktuara (për frekuencat fikse), të cilat ndryshohen çdo ditë në mesnatë ose në një kohë tjetër të caktuar paraprakisht. Një shembull i një grafiku të ndryshimit të frekuencave mund të jetë si më poshtë:

Frekuenca	Dita e parë	Dita e dytë	Dita e tretë
Primare	Frek "A" (7321.0MHZ)	Frek "B" (4372.5 MHz)	Frek "C" (41680 MHz)
Sekondare	Frek "D" (_____MHZ)	Frek "E" (_____MHZ)	Frek "F" (_____MHZ)
Terciore	Frek "G" (_____MHZ)	Frek "H" (_____MHZ)	Frek "I" (_____MHZ)

N

ë  
pla  
net  
e  
ko  
mu  
nik  
imi

t duhet të parashikohen edhe veprimtaritë në rast të ndërprerjes së ndërlidhjes me një apo më shumë korrespondentë. Për të rivendosur komunikimin e ndërprerë (sidomos atë radiofonik) duhet të procedohet sipas kësaj radhe:

- a. Provo pajisjet e tua të komunikimit duke bërë kontrole me njësitë (anijet) e tjera.
- b. Bëj kontroll edhe jashtë periodicitetit të takimeve në radio të përcaktuar paraprakisht.
- c. Kur nuk realizon kontakt atëherë:
  - *Fillimisht* kërko të hysh në ndërlidhje me tre intervale të njëpasnjëshme.
  - *Së dyti* ripërsërit procedurat e futjes në kontakt me tre intervale pushimi midis thirrjeve.
  - *Së treti* n.q.s. tentativat e lartpërmendura kanë përfunduar pa sukses, provo çdo dhjetë minuta që të rivendosësh kontakt në frekuencën bazë.
  - *Së fundmi* kur të gjitha përpjekjet e mësipërme kanë përfunduar pa sukses, provo të hysh në ndërlidhje me kanale të tjerë, përfshi V.H.F. ose dërgimi i një njësie (anije) të dytë në një pikë takimi të paracaktuar.

Në rast se edhe takimi nuk realizohet, atëherë QNOD-ja duhet të ketë të parapërgatitur planet për të filluar kërkimin. Si pikë fillestare për kërkim merret pozicioni i fundit i raportuar dhe çdo e dhënë tjetër për misionin dhe synimet e planifikuara të anijes me të cilën ka humbur kontakti.

Gjatë ndërtimit të planeve të komunikimit, një element i rëndësishëm për përdorimin me efektivitet të mjeteve të ndërlidhjes janë shenjat e thirrjes (njohjes) të njësive (anijes). Ato përdoren gjerësisht për të shmangur identifikimin e operuesit nga të tjerët, që nuk janë pjesë e operacioneve të QNOD-së. Zakonisht shenjat e thirrjes (njohjes) ndryshohen çdo ditë, duke zgjedhur si kohë më të përshtatshme mesnatën. Një shembull i mundshëm për planëzimin e shenjave të thirrjes (njohjes) është dhënë si më poshtë:

Njësia (anija)	Dita e parë	Dita e dytë	Dita e tretë	Dita "n"
Anija 1	Patosi	Cërriku	Puka	-
Motoskafi 2	Tirana	Vora	Shijaku	-
Helikopteri	Korabi	Taraboshi	Melesini	-
PRT	Teuta	Arbëri	Iliri	-
Q Rajonale	Vlora	Rodoni	Ksamili	-
QNOD	Vjosa	Osumi	Drini	-
Të tjera	-	-	-	-

P

ër  
të  
leh  
tës  
uar  
nd  
arj  
en

e rajoneve të përgjegjësive, operacionit apo patrullimit, në planet e komunikimit parashikohen edhe raportet e pozicionimit të njësisë (anijes). Mbajtja sekret e këtyre pozicioneve e rrit në mënyrë të ndjeshme sigurinë e operacioneve dhe veprimet parandaluese. Në përgjithësi përdoren dy forma të përcaktimit të pozicioneve të vendndodhjes së mjeteve (anijeve) apo njësive vepruese;

- *Hartat e koduara detare* kur njësitë veprojnë larg bregut. (Ndarja vertikale-gërma kapitale dhe ndarja horizontale-numra dhe shifra).
- *Sistemi i referimit nga bregu* me anë të pelengut (azimutit) dhe distancës, nga pika e përzgjedhur bregdetare.

Një shembull për pozicionimin sipas pikave të referimit bregdetar mund të jetë:

Vendi (Pika e referimit)	Dita e parë	Dita e dytë	Dita e tretë
Sazani	Bravo	Lima	Kilo
Feneri i Durrësit	Alfa	Quebek	Zulu
Kepi i Rodonit	Delta	Foxtrot	Golf
Kepi i Qefalit	Romeo	Nëntor	Oskar

Në Qendrën Ndërinstitucionale Operacionale Detare duhet të jenë listuar numrat e telefonit të të gjithë agjensive të tjera që mund të marrin pjesë direkt ose indirekt në veprimtaritë operacionale të skenarit detar dhe bregdetar si:

- Policia lokale e kufirit;
- Doganat;
- Kapiteneritë e porteve;
- Departamentet e M.N.Z.-së;
- Policia e sigurisë portale;
- Spitalet lokale dhe rajonale;
- Mjetet detare të porteve;
- Mjetet e pilotimit të porteve;
- Kompanitë e ndryshme të shpëtimit të pronës në det me shërbim privat;
- Agjensitë e peshkimit;
- Roja bregdetare;
- Sallat operative rajonale të SIVHD-së;
- Komandat e njësjive dhe reparteve ushtarake;
- Qendrat e huaja operacionale (në veçanti pranë kufijve kombëtarë);
- Etj.

### 3.2 **Drejtimi Operacional**

Drejtimi operacional i QNOD-së realizohet në përputhje me përgjegjësitë institucionale të përcaktuara në nenin 32 të ligjit Nr. 9251, datë 8.7.2004 “Për Kodin Detar të Republikës së Shqipërisë”. Ai bazohet në ligjin Nr. 8875, datë 4.4.2002 “Për Rojën Bregdetare Shqiptare” të ndryshuar, V.K.M. Nr. 606, datë 4.12.2002, “Për miratimin e Manualit të Rojës Bregdetare Shqiptare” dhe në V.K.M. Nr. 954, datë 30.9.2009, “Për organizimin, strukturën, funksionimin e Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare dhe bashkëveprimin me institucionet shtetërore, që kanë interesa në det”, të ndryshuar. Drejtimi operacional i kësaj Qendre zbaton parimet doktrinale të Republikës së Shqipërisë gjatë planifikimit dhe realizimit konkret të operacioneve detare të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit.

Gjatë zhvillimit të operacioneve të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në hapësirën detare shqiptare, drejtimi i tij konkret do të realizohet nga ai institucion sipas përcaktimeve të nenit 32 të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë. Edhe në rastin kur operacioni i takon një institucioni, që në momentin real nuk është në gjendje t'i përgjigjet situatës në skenarin detar,

drejtimi i operacionit realizohet nga QNOD-ja, por pa shmangur përgjegjësinë nga institucioni shtetëror që e ka atë autoritet.

*Drejtimi operacional nga institucionet qendrore*, që janë të përfaqësuara në QNOD, gjatë përmbushjes së detyrimeve të tyre ligjore, ruan linjën e Drejtimit Qendror Shtetëror të përcaktuar në “Kodin Detar të Republikës së Shqipërisë”. Në rast se institucionet, që kanë atributin e Drejtimit Qendror Shtetëror të veprimtarive detare nuk janë të përfaqësuara në QNOD, ia delegojnë këtë autoritet kësaj qendre. Delegimi i autoritetit, por jo i përgjegjësisë, bëhet me anë të marrëveshjeve me shkrim. Në procedurat e përditshme të organizimit dhe zhvillimit të operacioneve të zbatimit të ligjit në det, për vetë natyrën komplekse të situatave në skenarin detar është e domosdoshme ndërhyrja, drejtimi dhe koordinimi i veprimtarive nga QNOD-ja. Për sa kohë që operacioni mbetet i pandryshueshëm, edhe drejtimi i tij i mbetet institucionit që ka përparësi në realizimin e objektivave operacionalë.

Në rast se gjatë një operacioni të kontrollit të zbatimit të ligjit në det, i njëjti subjekt ka kryer shkelje ligjore në dy a më shumë veprimtari detare, drejtimin e operacionit e realizon institucioni, që ka prioritet për skenarin përkatës. Ky prioritet përcaktohet në Pjesën e Parë “Procedurat Standarte dhe Instruksionet e Veprimtarisë së Përditshme të Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare”.

Në qoftë se gjatë zhvillimit të operacionit në terren (hapësirën detare), prioriteti i veprimtarive detare mund të ndryshojë, kjo situatë kërkon edhe ndryshimin e drejtimit të operacionit. Edhe në këtë rast ndryshimi i përparësisë të drejtimit, bëhet konform procedurave të sipër përmendura. Nga ky rregull bëjnë përjashtim vetëm operacionet e kërkim-shpëtimit dhe të ruajtjes së sovranitetit. Në të gjitha rastet, këto operacione mbeten të pandryshueshme dhe nën drejtimin e Rojës Bregdetare dhe të Forcave Detare.

*Komandanti në terren (drejtuesi në det)* caktohet nga Oficeri i shërbimit/Oficeri Civil i Turnit, përgjegjës për operacionin dhe gjatë të gjitha fazave të zhvillimit të operacionit, do të varet prej tij nëpërmjet linjës së drejtimit. Edhe në ato raste kur drejtimi operacional në Qendër mund të ndryshojë në përputhje me skenarin dhe zhvillimin e ngjarjeve rekomandohet që drejtimi në terren, të mbetet i pandryshuar. Pavarësisht nga ndryshimet dinamike në terren dhe kapaciteteve të nevojshme për komandim dhe kontroll, ndryshimi i drejtimit në terren do të sillte pasoja të pariparueshme në realizimin me sukses të operacionit, për arsye të ndryshimit të platformave operacionale detare. Duke qenë se impenjimi dhe njohja e situatës detare dhe planifikimit operacional është i ndryshëm nga komandantët në terren, aq më tepër që ata janë të imbarkuar në platforma të ndryshme lundruese (anije, mjete lundruese), mundësia e dështimit të operacionit të kontrollit të zbatimit të ligjit në det rritet në mënyrë progresive.

*Drejtimi operacional në QNOD* bazohet në autoritetin që i jepet eprorit përkatës për operacionin detar të kontrollit për zbatimin e ligjit. Ky autoritet përfshin edhe përgjegjësinë për të shfrytëzuar me frytshmëri burimet (asetet) në dispozicion dhe për të planizuar përdorimin, drejtimin, bashkërendimin dhe kontrollin e forcave të paracaktuara në përmbushjen e synimeve të misionit kryesor. Ai gjithashtu përfshin përgjegjësinë për gjendjen shëndetësore, morale, materiale, profesionale dhe disiplinore të personelit vartës.

*Synimi i drejtuesit operacional* për përmbushjen e misionit është baza e të gjitha veprimtarive të personelit vartës, gjatë një operacioni të kontrollit për zbatimin e ligjit në det. Ai u jepet drejtuesve në terren, si një formulim i qartë dhe i përmbledhur, duke u treguar atyre, se çfarë duhet të bëjnë për të patur sukses në realizimin e objektivave dhe arritjen e rezultateve të dëshiruara. Ai siguron lidhjen midis misionit dhe veprimtarive konkrete, duke përcaktuar detyrat kyçe, por pa kufizuar nismën e vartësve për të vepruar në përputhje me rrethanat gjatë situatave të pa parashikuara. Zakonisht synimi shprehet me pak fjali dhe është i detyrueshëm që të vihet në të gjithë urdhrat që jepen.

*Marrja e drejtimit operacional* për operacionet e kontrollit për zbatimin e ligjit në det bazohet në përparësinë subjektive ligjore, në krahasim me përparësinë territoriale dhe do të varet nga regjimi juridik, që zbatohet në një situatë konkrete. Bëjnë përjashtim vetëm operacionet për kontrollin e zbatimit të ligjit ndërkombëtar (kur ka marrëveshje bi dhe multilaterale), operacionet e kërkim-shpëtimit dhe ato të mbrojtjes së sovranitetit.

#### **4. Koordinimi i informacionit dhe përzgjedhja e operacionit (prioritetet)**

Në kohën e sotme operacionet detare të çdo lloji dhe në mënyrë të veçantë, operacionet e kontrollit për zbatimin e ligjit janë bërë shumë komplekse dhe të sofistikuar. Çdo veprimtari e ushtrimit të sovranitetit shtetëror në hapësirën detare paraprihet nga njohja e gjendjes në skenarin detar, pozicioni i objekteve që përfshin operacioni si dhe të gjitha të dhënat për rajonin e pritshëm të veprimtarive operacionale. Për të siguruar njohje të plotë për këto të dhëna, organizohet vëzhgimi, zbulimi dhe mbledhja e informacionit të domosdoshëm duke synuar:

- Njohjen e saktë të situatës në hapësirën detare në rajonin e ngjarjeve (të përgjegjësive);
- Marrjen e kontaktit dhe realizimin e operacionit në objektet-shenjat (anijet), që konsiderohen apo janë shkelës të ligjit;
- Marrjen e kontaktit dhe realizimin e operacioneve të kërkimit dhe dhënies së ndihmës në anijet (mjetet lundruese) dhe njerëzit në rrezik apo në fatkeqësi.

##### **4.1 Koordinimi I informacionit , analiza e riskut (planet e zbulimit)**

Zbulimi dhe mbledhja e informacionit të domosdoshëm, për të siguruar suksesin e operacionit të ardhshëm në det, i organizuar nga sistemet detare dhe bregdetare të vëzhgimit do të varet nga tre faktorë të rëndësishëm:

- Nga karakteristikat fizike të aparaturës, që përdoret për vëzhgim-zbulim (elektronik, optik apo opto-elektronik) dhe shenjës (shenjave) që kërkohet të vëzhgohen (zbulohen);
- Nga vendndodhja dhe rrugëkalimi i supozuar i njësisë (anijes) kërkuese në lidhje me pozicionin dhe kursin e mundshëm të shenjës (objektit që kërkohet të zbulohet);

- Nga drejtimi, shpërndarja dhe dislokimi i mjeteve detare (anijeve) në dispozicion të QNOD-së dhe kapacitetet e tyre për të realizuar me efektivitet kërkimin me qëllim zbulimi.

Në aktivitetin e përditshëm të QNOD-së, të dhënat informative bazë, që merren nga Sistemi i Integruar i Vëzhgimit të Hapësirës Detare (SIVHD) plotësohen në mënyrë të vazhdueshme nga të dhëna të tjera informative, të cilat rrisin në mënyrë të ndjeshme kompleksitetin dhe sasinë e informacionit.

Koordinimi i veprimtarive për përzgjedhjen dhe analizën e informacionit (riskut) është një nga detyrat me të rëndësishme dhe më delikate të QNOD-së. Kjo analizë realizohet nëpërmjet koordinatorëve institucionalë me strukturat përkatëse duke bashkëpunuar dhe me institucionet e tjera pjesëmarrëse. Koordinatorët institucionalë dhe oficerët e shërbimit/oficerët civil të turnit të institucioneve duhet të kenë parasysh edhe këto kërkesa:

- Të përcaktojnë dhe vlerësojnë saktësinë e informacionit;
- Të bëjnë lidhjen midis rasteve dhe fakteve;
- Të raportojnë faktet informative të përzgjedhura tek eprorët (drejtori dhe koordinatorët e QNOD-së);
- Të rekomandojnë tek eprorët për shtimin e masave për të grumbulluar informacion tjetër të nevojshëm zbulimi;
- Të sistemojnë informacionin e mbledhur sipas prioriteteve në dosjet dhe skemat përkatëse;
- Të përcaktojnë tendencat e thyerjes së ligjit, bazuar në informacionet e përditësuara për situatën dhe të propozojë masat, që duhen marrë në interes të operacioneve të pritshme dhe atyre në vazhdim.

Në përgjithësi, asnjë informacion i vetmuar nuk është i mjaftueshëm për të konkluduar rreth një operacioni kontrabande apo të shkeljes së ligjit në një zonë të caktuar. Sinjalizime të mundshme të ekzistencës së prirjeve të thyerjes së ligjit dhe kontrabandës mund të jenë:

- Rritje të pranisë së drogës për konsum;
- Rritje të pranisë së armëve të zjarrit në rajon;
- Të ardhura të pajustificuara të personave privatë, grupeve apo kompanive;
- Rritje e pashpjegueshme dhe pa arsye e veprimtarisë së mjeteve detare;
- Rritja e nivelit të krimeve ordinere të çdo lloji;
- Rritje e pajustificuar e sasisë së mjeteve të grumbulluara jashtë kapaciteteve dhe sjelljes normale;

Në rastin e kontrabandës detare dhe thyerjes së ligjit në det, nga mjetet detare dhe kompanitë, që kanë veprimtari në det, mund të evidentohen edhe këto lloj sinjalizimesh:

- Mjetet e peshkimit janë verifikuar, se veprojnë në distancë më të madhe nga bregu, sesa peshkimi i zakonshëm i secilës prej tyre;
- Në anije imbarkohen dhe punësohen si anëtarë ekuipazhi, persona të panjohur për autoritetet lokale;
- Pronarët e mjeteve detare paguajnë me para në dorë për furnizimet e tyre të kohëve të fundit, ndërkohë kur disa muaj më parë të tilla pagesa i kishin të pamundura që t'i kryenin;

- Agjensitë (dispeceritë) lokale të peshkimit informojnë se disa anije imbarkojnë sasi të mëdha akulli, kur shitja e peshkut prej tyre është më e vogël se sa zakonisht;
- Rritja e përfitimeve pa rritjen e shitjeve ose të prodhimit të produkteve;
- Shoqërimin e dyshimtë të personelit të kompanive që operojnë në det me kontrabandistë ose persona me precedentë penal;
- Shfrytëzimin nga ana e kompanive apo personave të tjerë të anijeve dhe mjeteve lundruese, që janë evidentuar qoftë edhe një herë në aktivitete të jashtëligjshme etj.

Përdorimi i skemave standarte mund të lehtësojë punën për të koordinuar informacionin e mbledhur nëpërmjet zbulimit dhe vëzhgimit. Gjithashtu, me anë të tyre mund të shkurtohet koha për të analizuar dhe përzgjedhur informacionin kritik.

Skematizimi i informacionit të zbulimit në një skicë të detajuar mund të ndihmojë në ilustrimin e marrëdhënieve nëpërmjet personave, mjeteve detare, kompanive dhe grupeve. Për të organizuar një skemë të detajuar duhet të zbatohen udhëzimet e mëposhtme:

- Rreshto të gjithë personat, mjetet detare dhe ajrore, kompanitë dhe organizatat që kanë qenë të dënuara ose të dyshuara për kontrabandë, shkeljet e ligjeve ose janë të njohur, si bashkëpunëtorë me kontrabandistët apo të dyshuarit për kontrabandë dhe shkeljet e ligjeve;
- Vizato, projekto subjektet në skicime grafike, në atë mënyrë, që të jetë më e lehtë për tu ndjekur. Një shembull për këtë mund të jetë:
  1. Kuq : të gjithë kontrabandistët e njohur,
  2. Blu : të gjithë kontrabandistët e dyshuar,
  3. Verdhë\_: të gjithë bashkëpunëtorët e njohur.

Përdorimi i paketës së dosjes së rasteve për të koordinuar informacionin e përzgjedhur nga vëzhgimi dhe zbulimi. Për të saktësuar dhe veçuar informacionin kritik, mund të ndërtohet një paketë e dosjes si më poshtë:

a) *Për personat e njohur si kontrabandistë dhe shkelës të ligjit ose të dyshuar për këto veprimtari:*

- Vendet e punësimit të dyshimtë;
- Veprimtari e panjohur;
- Njohja e bashkëveprimeve në aktivitete të dyshimta dhe ilegale;
- Veprimtari të konsideruara të paligjshme;
- Krimet e preferuara prej tyre;
- Metodatat e operimit;
- Informacioni i marrë nga informatorët ose burime të tjera jashtë sistemeve të QNOD-së;
- Informacione nga qendrat e zbulimit dhe të vëzhgimit;
- Veprimtari të njohura jobindëse ose të dyshimta.

b) *Për mjetet detare (anije) të njohura për kontrabandë dhe shkelje të ligjit ose të dyshuara për këto veprimtari:*

- Portet dhe doket shtetërore ku bregëzohen;
- Porte të tjera që janë vizituar prej tyre në mënyrë sistematike dhe rregullisht;

- Mjete të tjera detare të njohura për operime të dyshimta me mjete të tjera;
  - Veprimtari të njohura, si të paligjshme;
  - Përdorimi qoftë edhe një herë i teknikave të kontrabandës ose të fshehjes së mallrave;
  - Metodatat e operimit;
  - Informacione të dhëna nga informatorët;
  - Informacione nga qendrat e zbulimit dhe të vëzhgimit;
  - Listën e anijeve me flamur shqiptar të klasifikuar nga Regjistri Detar Shqiptar;
- c) *Për kompanitë e njohura dhe të dyshuara për kontrabandë dhe shkelje të ligjit:*
- Adresat e biznesit;
  - Adresat e mbështetësve (suportuesve);
  - Adresat e shoqëruesve;
  - Veprimtaritë e njohura si të paligjshme;
  - Teknikat e fshehjes të përdorura edhe më parë;
  - Metodatat e operimit;
  - Informacion i dhënë nga informatorët;
  - Informacion nga qendrat e zbulimit dhe të vëzhgimit.

Gjatë vlerësimit të informacionit, personeli i autorizuar (koordinatorët) në QNOD, duhet të marrë në konsideratë edhe:

- Zonat dhe drejtimet më të mundshme të zhvillimit të veprimtarive kriminale në bregdet në hapësirën detare.
- Personat me tendencë kriminale në fushën e trafikeve të ndryshme të kundërligjshme në hapësirën detare.
- Mjetet dhe mënyrat që përdorin ata për realizimin e trafikeve në këtë hapësirë.
- Pikat e kontaktit të këtyre personave brenda dhe jashtë vendit.
- Rrugët e afrimit, vendbazimet dhe pikat e nisjes së mjeteve lundruese.

Mbi bazën e këtyre të dhënave dhe analizës së tyre vlerësohet informacioni kritik dhe realizohet plani i zbulimit dhe i koordinimit të të dhënave informative.

Qëllimi i një plani të informacionit dhe zbulimit është që të organizojë dhe shfrytëzojë me efikasitet burimet e nevojshme fizike dhe njerëzore për të mbështetur operacionet e kontrollit të zbatimit të ligjit në det. Listimi i burimeve fizike, njerëzore dhe të pikave jopermanente të vëzhgimit, përbën dokumentacionin bazë, mbi të cilin organizohet një plan informimi.

*Burimet fizike të vendosura në dosje mund të jenë:*

- Numrat e telefonit të korrespondentëve;
- Planet e komunikimit;
- Planet e operacioneve në det;
- Postat e vrojtimit;

*Burimet njerëzore të listuara për tu organizuar mund të jenë (jashtë burimeve njerëzore të QNOD-së):*

- Personel i organizuar nga pushteti lokal;
- Informatorë civilë;



- Kontakte me agjensi shtetërore dhe private;  
*Postat e vrojtimit jopermanente, që duhen aktivizuar në interes të një operacioni detar specifik:*
- Ndërtesa të larta në buzë të ujit;
- Sistem kodrinor ose malor në bregdet;
- Ndërtesa dominuese në porte;
- Rrugët hyrëse tokësore në porte;
- Rrugët hyrëse detare për në porte;
- Shkëmbimi i informacionit*
- Ndërmjet të gjitha institucioneve pjesëmarrëse në QNOD që kanë interesa dhe përgjegjësi në hapësirën detare;
- Me të gjitha institucionet shtetërore të specializuara;
- Me të gjitha strukturat e vartësisë të institucioneve pjesëmarrëse në QNOD në qendër , ato rajonale dhe vendore nga poshtë-lart e anasjelltas;
- Me strukturat e Hetimit, kryesisht me antitrafikët dhe antidrogën;
- Me Drejtorinë e Përgjithshme të Doganave mbi automjetet dhe mallrat.

#### **4.2 Përzgjedhja e operacionit të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit sipas prioritetëve**

Për të përcaktuar përparësitë e drejtimit të një operacioni të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det, QNOD-ja bazohet në hapësirën detare, ku zhvillohet veprimtaria dhe regjimet juridike të ushtrimit të sovranitetit dhe të drejtës sovrane nga shteti shqiptar. Një listim, por jo përfundimtar, i këtyre prioritetëve përzgjedhëse mund të jetë; (ndryshime sipas vkm.403, date13.05.2015)

- Operacionet detare për kontrollin e kufirit dhe të luftës kundër trafikut të paligjshëm;
- Operacionet detare të luftës kundër terro-rizmit dhe krimit të organizuar;
- Operacionet detare për detyra të tjera policore.
- Operacionet detare për kontrollin e legjislacionit për sigurinë hidrolundrimore;
- Me kërkesë të strukturave të Policisë së Shtetit dhe atyre doganore siguron mbështetje për misionet e zbatimit të ligjit;
- Kur për veprimet e ndërmarra sipas nënndarjes “ii” më sipër, kërkohen atributet e policisë gjyqësore, vetëm personeli i Rojës Bregdetare apo i Forcës Detare, i cili gëzon këtotribute dhe ka trajnimin e përshtatshëm, mund t'i kryejë këto veprime. Trajnimi i nevojshëm përcaktohet me urdhër të përbashkët të ministrive të përfshira dhe të Prokurorisë së Përgjithshme.
- Operacionet detare për kontrollin e legjislacionit për trafikun detar;
- Hetimin e incidenteve detare.
- Operacionet detare për kontrollin e legjislacionit fiskal dhe doganor.

- Operacionet për parandalimin dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja.
- Operacionet në mbështetje të sporteve ujore dhe nënujore;
- Operacionet në mbështetje të turizmit detar dhe bregdetar.
- Operacionet detare për kontrollin e zbatimit të legjislacionit për peshkimin”.

*Shënim:* Drejtimi i operacioneve të mëposhtme është i pandryshueshëm:

- Operacionet për dhënien e ndihmës në det.
- Operacionet e kërkimit dhe shpëtimit në det.
- Operacionet për kontrollin e zbatimit të legjislacionit ndërkombëtar për anijet me flamur të huaj.

Me qëllim zbatimin e detyrimeve dhe njohjen në vijimësi të situatës në hapësirën detare dhe mbi këtë bazë, marrjen e masave parandaluese kundrejt të gjitha veprimtarive të kundraligjshme që mund të kryhen në dhe nëpërmjet kësaj hapësire, të gjitha institucionet që kanë interesa dhe përgjegjësi në hapësirën detare, institucionet pjesëmarrëse raportojnë në QNOD në përputhje me kreun IV, pika “B” të “Proçedurave operacionale dhe instruksionet e veprimtarisë së përditshme të Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare”.

## **5. Mbështetja me logjistikë dhe mjete**

Mbështetja logjistike është thelbësore për suksesin e çdo operacioni dhe në mënyrë të veçantë, për suksesin e operacioneve, që zhvillohen në hapësirën detare. Ajo duhet të jetë pjesë e integruar në të gjitha planëzimet e operacioneve për kontrollin e zbatimit të ligjit në det. Mbështetja logjistike në operacionet detare organizohet që të plotësojë kërkesat jetësore dhe operacionale të drejtuesit të operacionit. Kjo mbështetje i bën të efektshme dhe rezultative masat për bashkërendimin dhe koordinimin logjistik, duke përcaktuar edhe shkallën e integritetit dhe ndërveprimit të tyre. Mbështetja logjistike është tërësia e shërbimeve, forcave, mjeteve dhe rezervave të dislokuara në zonën e përgjegjësisë dhe në rajonin detar e bregdetar të një operacioni të caktuar.

Mbështetja logjistike synon që të mbështesë zbatimin e politikave dhe përparësive të përcaktuara në misionin e QNOD-së. Ajo realizohet nëpërmjet:

- Programimit dhe planëzimit logjistik;
- Sigurimit të materialeve dhe pajisjeve;
- Krijimit dhe shkallëzimit të rezervave;
- Sigurimit të kushteve të jetesës së personelit;
- Mbështetjes me transport;
- Furnizimit me materiale dhe pajisje logjistike;
- Mirëmbajtjes së materialeve, pajisjeve dhe infrastrukturës;
- Ruajtjes dhe administrimit të materialeve, vlerave monetare dhe pajisjeve në përdorim;

- Koordinimit të programeve, planeve të zhvillimit dhe mbështetjes me institucionet pjesëmarrëse në QNOD.

Gjatë zhvillimit dhe përpunimit të një plan operacioni të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det, logjistika e QNOD-së në bashkëpunim me logjistikën e institucioneve pjesëmarrëse realizon këto detyra kryesore:

- Ndjekjen e përparësive të përcaktuara nga misioni për operacionin detar të përzgjedhur;
- Ndjekjen e urdhrave dhe udhëzimeve të vendim-marrësve të QNOD-së ose të institucioneve përkatëse;
- Programimin logjistik, kontrollin dhe përmirësimin progresiv të furnizimeve në procesin e realizimit;
- Mbështetjen logjistike të njësisve (anijeve, mjeteve lundruese) pjesëmarrëse në operacionin përkatës detar të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit.

### **5.1 Drejtimi dhe kontrolli i logjistikës**

Për drejtimin, kontrollin dhe mirëfunksionimin e logjistikës, gjatë veprimtarisë së përditshme dhe sidomos në operacionet detare të ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit, strukturat drejtuese duhet të jenë shumë elastike. Për vetë natyrën funksionale bashkërenduese të QNOD-së, në të cilën marrin pjesë të gjitha institucionet shtetërore, që kanë përgjegjësi dhe interesa në det, kontrolli dhe drejtimi i veprimeve të logjistikës është shumë kompleks. Sidoqoftë, tendencat e drejtimit dhe statusi i furnizimit duhet të përqendrohen për të ekonomizuar përdorimin e resurseve. Në QNOD, logjistika bashkërendon dhe mbështet konceptin e drejtuesit të saj, për zhvillimin tërësor të qendrës dhe konceptet e drejtuesve të operacioneve për realizimin me sukses të operacioneve.

Veprimtaria e drejtimit dhe kontrollit organizohet në përputhje me misionin (misionet) dhe siguron mbështetjen më të mirë logjistike të mundshme për forcat dhe mjetet pjesëmarrëse në operacionin përkatës të Qendrës. Problemet e drejtimit dhe të kontrollit të logjistikës, që lindin si rezultat i pjesëmarrjes së shumë institucioneve në një operacion apo aktivitet detar të ushtrimit të ligjit, zgjidhen nëpërmjet drejtimit të unifikuar të Qendrës dhe që përfaqësohen nga Drejtori Administrativ i saj.

Operacionet e përbashkëta dhe komplekse të kontrollit për zbatimin e ligjit në det, në fund të fundit janë përgjegjësi kombëtare. Unifikimin e standardeve logjistike për të gjithë institucionet dhe forcat pjesëmarrëse e realizon drejtimi unik i Qendrës.

### **5.2 Planet e logjistikës**

Për të realizuar një programim dhe planifikim të mbështetjes logjistike të operacioneve në det është e domosdoshme që, duke u nisur nga misioni konkret, të formulohet qëllimi i këtij planifikimi.

Të gjitha operacionet e zbatimit të ligjit në det kërkojnë një sistem veprimi, që të mund të përfitojnë dhe marrin furnizimet e nevojshme siç janë: karburanti, pajisjet dhe ushqimet. Këto veprimtari duhet të plotësojnë kushtet e mëvetësisë (autonomisë) operacionale, pa shqetësuar të tretët për operacionin që zhvillohet në rajonin apo zonën e përgjegjësisë.

Qëllimi kryesor i planit të logjistikës në QNOD është që të organizojë nën një drejtim dhe kontroll të vetëm, të gjitha burimet e nevojshme fizike që ka Qendra ose që vihen në dispozicion nga institucionet pjesëmarrëse në interes të mbështetjes logjistike të operacionit ose operacioneve në tërësi.

Në planifikimin logjistik të operacionit për ushtrimin e kontrollit për zbatimin e ligjit në det konsiderohen, veçanërisht të rëndësishme:

- Logjistika e mjeteve detare (anijeve);
- Logjistika e aviacionit (helikopterëve);
- Kushtet e kohës dhe të motit;
- Transporti i personave të dëmtuar (plagosur);
- Sigurimi logjistik.

Në dosjen e planifikimit logjistik të operacioneve duhet të pasqyrohen kërkesat dhe evidentimi si më poshtë:

*a) Logjistika e mjeteve detare (anijeve)*

Mundësinë e gjetjes me sforcim normal edhe gjatë ditës së pushimit të furnizimeve me:

- Karburant;
- Ushqim;
- Pjesë ndërrimi rezervë si dhe lista e porteve, pontileve e bankinave për tu ankoruar në raste emergjence.

*b) Logjistika e aviacionit (helikopterëve)*

Mundësinë e furnizimit dhe kompletimit me:

- Karburant;
- Pjesë rezervë;
- Aviacion/helikopterë të gatshëm si dhe listën e aeroporteve (shesheve të uljes) në rast ulje për kushte të vështira meteorologjike dhe një listë për vendet e pushimit të ekuipazheve.

*c) Kushtet e kohës dhe të motit*

Kushtet meteorologjike të motit dhe gjendjes së detit ndikojnë në mënyrë serioze në suksesin e operacioneve, që zhvillohen në hapësirën detare dhe në bregdet. Një plan logjistik i organizuar mirë duhet patjetër të marrë në konsideratë motin në periudhën e zhvillimit të operacioneve dhe ta evidentojë saktësisht atë.

*d) Transporti i personave të dëmtuar (plagosur)*

Kontrolli për zbatimin e ligjit në det është një proces i vështirë për tu realizuar. Në kushtet e përdorimit të forcës, mundet që nga kundërveprimi i shkelësve të ligjit, pjesëtarë të personelit të bordingut ose të tjerë të dëmtohen dhe plagosen. Masat që duhen marrë për të dëmtuarit dhe plagosurit janë thelbësore në çdo plan logjistik. Ai duhet të përmbajë të paktën organizimin e transportit dhe të evakuimit të shpejtë të tyre nga rajoni i ngjarjes. Për këtë qëllim, konsiderohen dhe planifikohen:

- Mjetet e transportit;
- Portet (pontilet) e emergjencës për mjete (anije) të vogla dhe të shpejta;

- Helikopterë transporti;
- Sheshet e uljes së helikopterëve;
- Autoambulancë;
- Spitale ose klinika mjekësore më të afërta;
- Personel mjekësor për emergjenca.

*e) Sigurimi logjistik*

Çdo veprim që ndërmerret në dallim nga puna e përditshme rutinë, mund të vërë në lëvizje dhe të tërheqë vëmendjen e personave shkelës të ligjit. Të gjitha veprimtaritë operationale në kohën e aktivizimit të tyre, duhet të duken si aktivitete të përditshme dhe rutinore. Me qëllim që të mos tregohet për aktivitetin e pritshëm operational, që do të ndodhë, duhet të monitorohen me kujdes aktivitetet duke:

- Alternuar kohën e furnizimit me karburant për mjetet detare, ajrore dhe të transportit;
- Thirrur personelin dhe ekuipazhin në intervale kohore të ndryshme.

Veprimtaria më e dukshme në sytë e të gjithëve është furnizimi dhe kompletimi logjistik. Këto veprimtari, kur janë energjike (siç e kërkojnë situatat) mund tu tregojnë keqbërësve dhe shkelësve të ligjit se diçka po ndodh ose do të ndodhë së shpejti.

## **KAPITULLI II**

### **PRIRJET DHE TEKNIKAT E PLANIFIKIMIT TË PATRULLIMIT DHE OPERACIONEVE DETARE TË QNOD**

Hapësira detare shqiptare, duke përfshirë një pjesë të madhe të Adriatikut të poshtëm dhe të Jonit, ka në vetvete rrugët më të shkurtra detare që lidhin Evropën Qendrore dhe Veriore me Lindjen e Mesme dhe Evropën Jugore me Detin e Zi dhe Lindjen e Mesme.

Prania e njerëzve në aktivitetet dhe veprimtaritë detare janë rritur së tepërmi së bashku me përpjekjet për shfrytëzimin e vlerave ekonomike që burojnë nga deti dhe trafiku i ligjshëm i mallrave dhe njerëzve. Me këtë rritje të lëvizjes është mundësuar edhe zhvillimi i herë pas herëshëm i trafikut ilegal të mallrave, drogës, armëve dhe të njerëzve.

Ndryshimi në zgjerim i situatës në det ka shtuar spektrin e interesave detare dhe për pasojë, numri i institucioneve shtetërore apo private të lidhura me këto interesa është rritur shumë.

Për të sinkronizuar dhe bashkërenduar veprimtaritë detare, jo vetëm të institucioneve shtetërore që kanë përgjegjësi në det, hapësira jonë detare që përfaqëson një sipërfaqe të krahasueshme me atë të territorit shqiptar, ndahet në dy zona të mëdha ujore dhe administrative. Brenda këtyre dy zonave, që ndahen nga paraleli që del nga derdhja e Shkumbinit, shtrihen ujërat doganore dhe rajonet e përgjegjesisë të institucioneve shtetërore që ushtrojnë zbatimin e ligjeve në det dhe mbrojnë interesat kombëtare detare. Këto institucione, që konkretisht përfaqësohen në QNOD, janë përgjegjëse për zbatimin e politikës shtetërore të Republikës së Shqipërisë në hapësirën detare.

Planifikimi operacional i QNOD-së, si proces kompleks i vendim-marrjes realizohet në qendër dhe institucione, por praktikisht zbatohet nga anijet, mjetet detare dhe komandantët e tyre (komandantët në terren) në zonat ujore, rajonet e përgjegjesisë apo vendngjarjet e skenarit detar. Në këtë kre, trajtohen informacionet e nevojshme dhe të domosdoshme për të organizuar në mënyrë të përshtatshme dhe planëzuar në mënyrë të zbatueshme, patrullimet dhe taktikat që përdoren gjatë realizimit të tyre.

Në këtë kre gjithashtu trajtohen:

- Teknikat e përgjithshme të veprimtarisë në det;
- Taktikat e patrullimit;
- Raportet operacionale;
- Prirjet e thyerjes së ligjit;
- Përdorimi i forcës dhe bordingu;
- Inspektimet në bordet e anijeve dhe të mjeteve lundruese.

Këto informacione janë të rëndësishme për realizimin konkret për planëzimin e taktikave të kontrollit të aktiviteteve të paligjshme dhe ushtrimin e kontrollit për zbatimin e ligjit në det.

## **1. Teknikat e përgjithshme të veprimtarisë në det**

Sipas nenit 8 të Kodit Detar, veprimtaritë detare të lidhura kryesisht me teknikat e përgjithshme lundrimore konsiderohen:

- Transporti detar i mallrave dhe njerëzve;
- Veprimtaritë në radat dhe portet detare;
- Peshkimi tregtar dhe shlodhës - argëtues;
- Kërkimet dhe studimet shkencore në hapësirën detare;
- Studimet arkeologjike nënujore;
- Lundrimi sportiv dhe turistik;
- Lundrimet mësimore dhe trajnimet e personelit detar;
- Operacionet e kërkimit - shpëtimit dhe të dhënies së ndihmës në det;
- Operacionet e pastrimit të sipërfaqes së detit apo të fundit të tij;
- Operacionet e kontrollit të zbatimit të ligjit në hapësirën detare;
- Veprimtari të tjera që lidhen me lundrimin dhe përdorimin e mjeteve lundruese.

Nga të gjitha këto veprimtari, ato që lidhen dhe ndikojnë në realizimin e objektivave të misionit të QNOD-së, do të trajtohen në këtë dokument duke u grupuar në operacione të kontrollit të zbatimit të ligjit dhe të plotësimit të detyrimeve shtetërore. Në të gjitha rastet veprimtaria në fushën detare përfshin:

- Hapësirën detare;
- Subjektet detare shtetërore ose private;
- Anijet dhe mjetet lundruese;
- Udhëtarët, ekuipazhet dhe mallrat;
- Organizmat drejtues të veprimtarive detare të strukturave ekonomike private;
- Organizmat që përfaqësojnë drejtimin qendror shtetëror.

Mjedisi detar është vendi ku realizohen konkretisht të gjitha teknikat bazë dhe janë vendosur mjetet dhe pajisjet për kontrollin e veprimtarisë detare. Ai përbëhet nga:

- Vija e ujit të bregdetit shqiptar (vija normale bazë);
- Plazhet, portet, radat dhe territoret tokësore të tyre;
- Lagunat, grykëderdhjet e lumenjve;
- Ujërat e brendshme detare, deti territorial, zona ekskluzive ekonomike dhe platforma kontinentale nënujore.

Teknikat kryesore të veprimtarive detare që realizohen gjatë operacioneve të drejtuara apo koordinuara nga QNOD-ja, bazohen në shfrytëzimin me rendiment të plotë të kapaciteteve të sistemit të integruar të vëzhgimit bregdetar dhe të kapaciteteve operacionale të mjeteve lundruese dhe anijeve në dispozicion të saj. Konkretisht këto teknika konsistojnë në:

- Drejtimin dhe komandimin e mjetit lundruës (anijes) për tek objekti që është vendosur të verifikohet apo kontrollohet;
- Organizimin e kërkimit, gjetjes dhe vazhdimin të procedurave për objektet me të cilat duhet të vendoset kontakti vizual dhe fizik.

### ***1.1 Drejtimi i mjetit lundruës të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit për në objekt***

Kjo teknikë e veprimtarisë detare zbatohet në ato raste kur ka të dhëna të mjaftueshme, që detyrojnë QNOD-në të marrë kontakt fizik me shenjen detare, për të ushtruar kontrollin e zbatimit të ligjit. Gjithashtu ekziston mundësia që nëpërmjet sensorëve të SIVHD-së të merren të dhëna të pandërprera elektronike nga shenja detare që do t'i nënshtrohet kontrollit. Kjo është edhe teknika më e thjeshtë, por edhe më e sigurtë për të realizuar kontaktin. Në këtë rast oficeri i shërbimit/oficeri civil i turnit të QNOD-së hyn në ndërlidhje direkte me komandantin e anijes (komandantin në terren) dhe e drejton atë tek shenja detare. Sipas situatës ose përputhjes së saj me planet paraprake të QNOD-së për këto lloje veprimtarish, oficeri i shërbimit/oficeri civil i turnit të QNOD-së përdor:

- Drejtimin direkt për në objekt me metodën (teknikën) kurs baraz peleng (azimut);
- Drejtimin në kuadratin e cilësuar të hartës së koduar që është në përdorim në çastin e dhënë.

Të gjitha këto veprime oficeri i shërbimit/oficeri civil i turnit i QNOD-së i realizon pasi të jetë siguruar ndërlidhja e sigurtë dhe e kriptuar dhe të jetë përcaktuar prioriteti i realizimit të operacionit.

### ***1.2 Organizimi i kërkimit për të realizuar kontaktin***

Kjo lloj teknike përdoret në rastet e operacioneve të kërkim-shpëtimit dhe dhënies së ndihmës si dhe kur nuk ka të dhëna të mjaftueshme për të marrë kontakt direkt me objektin. Në operacionet e kontrollit për zbatimin e ligjit zakonisht, teknika e kërkimit në pjesë të ndryshme të zonës ujore apo rajonit të përgjegjësive që mendohet ose ka informacione për ndodhjen e objektit shkelës të ligjit, mund të zhvillohet duke u nisur nga bregdeti ose si vijim i patrullimit në zonë. Mjeti lundruës (anija) në dispozicion të QNOD-së, që ndodhet i bazuar në bregdet (port, pontil, spirancë) ose në vijat e patrullimit në det, pasi merr informacion për situatën nga oficeri i shërbimit/oficeri civil i turnit të QNOD-së bën llogaritjet e nevojshme dhe realizon kërkimin vetëm ose sëbashku me grupin e krijuar për kërkim. Në këtë rast, mund të përdoren përveç të tjerash edhe hartat e koduara, por me kuadrat të shkallës së madhe. Procedurat dhe metodologjia e kërkimit jepen me hollësi në kreun e tretë, pika 3.9, të këtij manuali.

## **2. Taktikat e patrullimit**

Patrullimi i mjeteve lundruese dhe anijeve në dispozicion të QNOD-së, me qëllim kontrollin e zbatimit të ligjit në det bëhen për të:



- Grumbulluar të dhëna për zbulimin dhe informacionet në lidhje me veprimtaritë e paligjshme në det.
- Siguruar një prezencë të besueshme të njerëzve (anijeve) të kontrollit të zbatimit të ligjit si masë parandaluese.
- Zbuluar dhe ndaluar çdo tentativë për dhunimin e ligjit dhe të rregullave të vendosura për administrimin e veprimtarive detare.

Në praktikën e patrullimit detar njihet një diapazon shumë i gjerë taktikash dhe procedurash standarte. Në përputhje me misionin dhe detyrat e QNOD-së, në këtë kre do të evidentohen vetëm patrullimet sipërfaqësore detare të zbatimit të ligjit.

### **2.1 Llojet e patrullimeve sipërfaqësore**

Në mënyrë të përmblodhur, llojet e patrullimeve sipërfaqësore detare përmbajnë:

- *Patrulla sipërfaqësore të kontrollit për zbatimin e ligjit*, organizohet zakonisht nga një njësi (anije) e vetmuar që qëndron dhe lëviz në një rajon të paracaktuar si dhe të planëzuar.
- *Patrulla me disa njësi (anije) të kontrollit për zbatimin e ligjit* organizohet zakonisht nga një njësi (anije) e madhe, me qëndrueshmëri për gjendjet e këqija të detit dhe dy ose më shumë mjete detare (lundruese) të vogla. Anija e madhe operon në vijën e paracaktuar e të planëzuar të patrullimit ndërsa mjetet e vogla në rajonet dhe zonat e afërta. Përdorimi i mjeteve të vogla bëhet në përgjigje të situatave dinamike të skenarit detar të kontrollit të zbatimit të ligjit.
- *Kontrolli në port* zakonisht organizohet në portet pa kufizime të përcaktuara qartë të akuatoriumit të tij (pa skaliera kufizuese). Në këtë lloj kontrolli vëmendje e veçantë u kushtohet veprimtarive të dyshimta përgjatë bregut të detit në afërsi të moleve, bankinave dhe vend akostimeve periferike për të identifikuar çdo mjet detar apo tokësor të dyshimtë.
- *Ruajtja e portit* në përgjithësi realizohet nga një njësi (anije) për të identifikuar të gjitha mjetet detare që hyjnë në një port të caktuar dhe me akuatorium të përcaktuar dhe kufizuar qartë. Çdo mjet detar i dyshuar kontrollohet.
- *Patrullimi me objektiva specifike* realizohet dhe drejtohet në një zonë të caktuar për të përmbushur një veprimtari specifike dhe që ushtrohet ndaj një mjeti detar (anijeje) saktësisht të paracaktuar.
- *Patrullimi i rastësishëm* organizohet nga një mjet detar (anije) e vetmuar në një rajon të planëzuar dhe përcaktuar detar ose bregdetar. Anija patrulluese zbaton kontrollin e mjeteve që kalojnë në rajon sipas urdhrave dhe udhëzimeve të QNOD-së.
- *Ushtrimi i kontrollit për zbatimin e ligjit larg nga bregdeti* është një veprimtari patrullimi që organizohet në det të hapur nga një anije e vetmuar apo grup anijesh dhe në terma të përgjithshëm përfshin të gjitha veprimet e mësipërme të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit dhe të tjera që mund të lindin.

- *Patrullimi i peshkimit* organizohet kryesisht në ato rajone me aktivitet të dendur të peshkimit dhe ka për objektiv kontrollin e zbatimit të ligjit të peshkimit dhe akuakulturës.

## **2.2 Objektivat dhe përgjegjësitë e patrullimit**

Gjatë përpunimit të planeve për ushtrimin e kontroleve për zbatimin e ligjit, drejtuesit e të gjitha niveleve, parashikojnë realizimin e objektivave të tyre parësore. Synimet e eprrorëve për realizimin e këtyre objektivave bazohen në:

- Informacionet e siguruara nga sistemi i vëzhgimit bregdetar pasiv;
- Informacione dhe të dhëna të grumbulluara nga institucionet pjesëmarrëse në QNOD;
- Informacione apo kërkesa nga agjensi dhe institucione të tjera shtetërore;
- Udhëzime apo urdhra nga autoritete të larta shtetërore për të realizuar politika të caktuara të ushtrimit të sovranitetit;

Objektivat e patrullimit mund të jenë të përgjithshme ose specifike.

- *Objektivat e përgjithshme* zakonisht përfshijnë monitorimin nga larg të sipërfaqeve detare, kanaleve detare, ishujve apo kalimeve të detyruara, për të realizuar më vonë një nga objektivat specifike.
- *Objektivat specifike* përfshijnë vendndodhjen e saktë, mënyrat e bordingut, llojin e inspektimit dhe të kontrollit të një mjeti detar të veçantë, që mbas analizës së fakteve nga komandanti në terren i patrullimit, cilësohet si shenjë (target) e kontrollit të zbatimit të ligjit.

Përgjegjësitë e komandantëve në terren gjatë patrullimit janë shumë të mëdha dhe faktori kryesor në një proces të mundshëm penal me shkelësit e ligjit. Komandanti i anijes së patrullimit është gjithashtu përgjegjës përpara eprrorëve të tij për realizimin e patrullimit. Ai synon gjithmonë realizimin me efektivitet të objektivave dhe është përgjegjës për çdo veprimtari të kontrollit për zbatimin e ligjit nga mjetet detare të komanduara prej tij. Në përgjegjësitë e komandantit në terren konsiderohen:

- Vendndodhja dhe madhësia e zonës (rajonit) së patrullimit;
- Kufizimet e zonës (rajonit) së patrullimit duke patur parasysh ujërat e huaja dhe ujërat ndërkombëtare për shkak të ndryshimit të regjimit juridik të tyre;
- Kohën e nevojshme të mjeteve të dyshuara, për të tranzituar zonën (rajonin) e patrullimit;
- Mundësitë e mjeteve (mjetit) detare për të realizuar objektivat (shpejtësia, qëndrueshmëria, autonomia);
- Të dhënat e mëparshme dhe ato më të fundit informative për zonën dhe objektet lundruese në të.

## **2.3 Proçedurat taktike gjatë patrullimit**

Për të siguruar veprime të suksesshme gjatë realizimit të patrullimit për ushtrimin e kontrollit për zbatimin e ligjit në det, rëndësi të veçantë, marrin masat për të proçeduar taktikisht në mënyrë të fshehtë. Ndër proçedurat kryesore të ruajtjes së fshehtësisë së veprimit në det, tre janë ato më të rëndësishmet:

- Kontrollat me emetim,
- Observimi sekret,
- Shfrytëzimi i pikave të vështira.
- *Kontrollat me emetim* janë masa që realizohen në të gjitha emetimet nga pajisjet e instaluar në anijet e patrullimit dhe të ushtrimit të ligjit. Këtu bëjnë pjesë:
  - Dritat,
  - Transmetimet në radio,
  - Impulset me radarët e instaluar në bord.

Komandantët e patrullimit në terren mund të vënë në veprim masat e kontrollit me emetim, për të ulur rrezikun e diktimit dhe zbulimit të veprimtarisë së mjeteve (anijeve) të tyre. Ata mund të aktivizojnë taktikat e:

- *Përdorimi të anijeve me ngjyra të errëta dhe me drita të fikura.* Komandantët që përdorin këtë taktikë duhet të kenë njohje të plotë për problemet dhe vështirësitë që lindin gjatë operimit pa ndriçimin e përshtatshëm. Në këto raste niveli i përgatitjes profesionale të ekuipazheve duhet të jetë shumë i lartë.
- *Kufizimet e dëgjimit të radiove* të cilat mund të ndërmerren/ autorizohen, kur ekziston ndonjë dyshim se mjete ose njësia patrulluese që është në zonën e kontrabandës (shkeljes së ligjit), mund të komprometohet nga përdorimi i radiove. Transmetimet me U.H.V dhe V.H.F. (pamje direkt – sheh antena antenën) midis njësive patrulluese ose dhe bregut, mund të monitorohen me lehtësi nga palë të tjera të interesuara. Komunikimet e koduara dhe të kufizuara janë një avantazh për patrulluesit.
- *Radarë pa energji të emetuar.* Radarët mund të diktohen gjatë përdorimit të tyre duke dekonspiruar praninë e anijeve të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në zonë. Për këtë arsye përdorimi i tyre duhet të kufizohet vetëm për qëllime navigacionale duke ruajtur fshehtësinë e lundrimit.
- *Observimi sekret* përdoret për të vrojtuar, njohur dhe klasifikuar veprimtaritë e një subjekti, i cili nuk ka dijeni se po vëzhgohet. Për rrjedhojë subjekti, si shenjë e dyshuar nuk do të marrë masa sigurie për të fshehur veprimtarinë e tij. Për të realizuar me sukses një observim sekret, mund të përdoren:
  - Mjete bregdetare opto-elektronike dhe elektronike,
  - Mjete ajrore optike dhe opto – elektronike,
  - Mjete përgjimi të bazuar në bregdet dhe në thellësi të tij,
  - Mjete detare sekrete zbulimi,
  - Forca dhe pajisje infiltrimi (penetrimi).

Në distanca që gjykohen të arsyeshme, nga rajoni ku organizohet observimi, koordinatorët institucionalë dhe strukturat e tjera drejtuese të QNOD-së përgatisin, planëzojnë dhe mbajnë në gatishmëri mjete (anije) për të aktivizuar ndërhyrje të menjëhershme, kur të dhënat e mbledhura vërtetojnë një shkelje ligji.

- *Shfrytëzimi i pikave të vështira.* Kalimet e detyruara për shkak të kufizimeve gjeografike, ngushticat dhe cekinat, të kombinuara me rojat e patrullimit dhe të bllokimit mund të përdoren në dobi të operacionit të kontrollit për zbatimin e ligjit. Komandantët në terren (komandantët e anijeve) për të

shfrytëzuar këto efekte të pikave të vështira dhe për t'i kthyer ato në vlera pozitive, duhet:

- Të llogarisin me saktësi dhe t'i mbulojnë me kohën e duhur, nyjet e rrugëkalimeve të detyruara të mjeteve lundruese të trafikut, me harxhime minimale dhe rendiment maksimal të shfrytëzimit të mjeteve të tyre.
- Të kujdesen sidomos për zonat periferike të takimit të vijave të patrullimit, me pikat e detyruara të kalimit. Vrojtimi dhe vëzhgimi i kombinuar det – ajër – tokë është i rekomandueshëm, sidomos gjatë ditës;
- Në kushtet e errësirës astronomike dhe fizike, të mbajnë parasysh rrezikun e përplasjeve në këto zona të trafikut të detyruar. Komandantët në terren manovrojnë për të zënë pozicione të favorshme, ndaj objekteve që lëvizin në të njëjtin drejtim.

### **3. Raportet operacionale**

Raportet operacionale janë aktivitete të nevojshme zyrtare, që përgatiten nga Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare. Me anën e këtyre raporteve, sigurohen dhe transmetohen të dhëna dhe informacione për ngjarjet që ndodhin në skenarin detar, për drejtuesit e QNOD-së dhe për autoritetet më të larta të institucioneve të përfaqësuara në këtë Qendër. Informacioni me të dhënat e raportuara përdoret për të rritur efikasitetin e drejtimit dhe kontrollit si dhe për të realizuar planifikime operacionale për veprimtaritë e ardhshme.

Raportet operacionale mund të jenë me gojë ose me shkrim, përgjithësisht bazuar në:

- Nevojën për shpejtësi të komunikimit të të dhënave;
- Sasinë dhe madhësinë e informacionit;
- Mundësinë e njërive (anijeve) të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në operim për të raportuar;
- Rëndësinë e informacionit për nivelet e ndryshme të vendimmarrjes;
- Vlefshmërinë e tyre për operacionet e ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det që zhvillohen aktualisht apo mund të planifikohen për të ardhmen.

*Raportet me gojë* përdoren zakonisht, kur të dhënat dhe informacioni që është i nevojshëm duhet të kalojë dhe transmetohet në kohën më të shkurtër të mundshme ose kur njëria (anija – mjete lundrues) që transmeton informacionin është e vogël dhe nuk ka njerëz ose pajisje për të dërguar një dokument të shtypur.

*Raportet me shkrim* nuk janë të zakonshme në momente kritike të situatës. Ato përdoren përgjithësisht kur sasia e të dhënave dhe informacionit është e madhe dhe është e rëndësishme që ato të transmetohen tek përdoruesi (epor ose vartës) në mënyrë të saktë dhe pa deformime. Për operacionet e kombinuara të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det, gjatë zhvillimeve në të cilat marrin pjesë forca dhe mjete të më shumë se dy institucioneve, Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare, përgatit dhe

dërgon raporte operacionale dhe situacionale për organet eprorë më të larta nëpërmjet koordinatoreve institucionale ose drejtpërdrejtë nga Drejtori Administrativ i QNOD.

Në përfundim të operacionit, të dhënat që mendohet se do të prezantohen në raport, mblidhen, përzgjidhen dhe kombinohen nga komandanti në terren (komandanti i anijes) dhe oficeri i shërbimit që ka prioritetin e drejtimit të operacionit. Raporti përfundimtar operacional përgatitet nga oficerët e shërbimit/oficerët civil të turnit, koordinorët institucionale dhe drejtori i qendrës në varësi të nivelit hierarkik ku ai dërgohet. Statistikat dhe vlerësimet operacionale shërbejnë si mjet kryesor për planëzimin e operacioneve në të ardhmen.

### **3.1 Llojet e raporteve operacionale**

Të gjitha raportimet operacionale kanë veçoritë e tyre, në përputhje me specifikat e ngjarjeve që ndodhin dhe zhvillohen në skenarin detar. Dinamika aktive e këtij skenari, bën që çdo operacion të ketë cilësi të veçanta dhe të dhënat informative të jenë shumë të larmishme. Megjithatë, me qëllim unifikimi, ato mund të grupohen në tre lloje kryesore:

- Raportet e situatës operacionale.
  - Raportet e zakonshme periodike.
  - Raportet analitike pas veprimtarisë.
- a. *Raportet e situatës operacionale* janë përmbledhje të përgjithshme të bëra nga njësitë (anijet – mjetet lundruese) në zonën e veprimtarisë/rajonin e përgjegjësisë, për autoritetet më të larta sipas detyrimeve hierarkike. Ato bëhen me qëllim që eprorët të kenë një pasqyrë të qartë për atë që po ndodh. Shpejtësia e transmetimit dhe të rehatat më të fundit janë tepër të rëndësishme për të orientuar dhe mbështetur vendimet e drejtuesve (komanduesve). *Shembull i një raporti situatë operacionale:* “sipas informacionit të përgjithshëm, në lokalitetin e motorëve të anijes së peshkimit “Delfini” u inspektua, kontrollua, u gjet dhe u testua . 10 kg heroinë. Anija “F” e Rajës Bregdetare është në pozicion inspektimi konsensual” në rajonin (jepet pozicionin sipas hartës së koduar). Kërkohej mbështetja e anijes, në mënyrë urgjente me personel të specializuar.
- b. *Raportet e zakonshme periodike* janë raporte të përgatitura nga njësitë (anijet – mjetet lundruese) ose nga oficerët e shërbimit të QNOD-së, për veprimtaritë e kryera në zonën e veprimeve/rajonin e përgjegjësisë, për të dhënë një tablo të plotë të problemeve, që zakonisht ndikojnë në rezultatet e misionit të një operacioni të imponimit të ligjit. Gatishmëria e mjeteve për veprime në det dhe sidomos koha e reagimit të tyre ndaj ngjarjeve është me vlera të veçanta në raportet periodike operacionale.
- c. *Raportet analitike pas veprimtarisë* janë përmbledhje të përgjithshme me shkrim, rreth përfundimeve të misionit. Këto përfundime përfshijnë një pasqyrim të qartë të ngjarjes që ka ndodhur, njësitë që kanë marrë pjesë,

realizimin e detyrave për çdo njësi (anije) dhe vështirësitë që kanë dalë gjatë realizimit të misionit. Raportet analitike zakonisht përgatiten pas çdo operacioni të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det, pas një analize të hollësishme të veprimtarisë së realizuar.

### **3.2 Informacionet dhe relacionet periodike**

Për të mbajtur dhe furnizuar me të dhëna të përditësuara në mënyrë periodike, eprorët e lartë të institucioneve pjesëmarrëse në QNOD, Drejtori Administrativ i QNOD në bashkëpunim me koordinatorët institucionalë, përgatisin relacione mujore, tremujore dhe vjetore. Në këto relacione është e domosdoshme, por pa përjashtuar të tjera, dhënia e informacionit të mëposhtëm:

- Një listë e orareve të veprimtarisë në det për çdo njësi (anije – mjet lundrimi);
- Numri i kontroleve, inspektimeve dhe bordingjeve të kryera nga çdo anije / mjet lundrues;
- Numri i veprimtarive të thyerjes së ligjit dhe llojet e tyre (përshkrim i shkurtër);
- Mjetet detare të kontrolluara, inspektuara dhe borduara mbi një herë;
- Saktësinë e të dhënave informative / vëzhgimit / zbulimit dhe vlefshmërinë e tyre operationale;
- Problemet që mund të kenë lindur gjatë komunikimit dhe sidomos pikat e vdekura dhe rajonet e hijes së vëzhgimit.
- Rekomandime dhe masa që duhen marrë për të garantuar sukses dhe rendiment më të mirë në operacionet e ardhshme të imponimit të ligjit.

Një vlerë të rëndësishme të veçantë, këto relacione dhe informacione kanë për përgatitjen e planeve afatmesme të zhvillimit të QNOD-së, me qëllim që të argumentohen dhe të programohen kërkesat për mbështetje materiale, monetare dhe logjistike të të gjitha strukturave operationale.

## **4. Prirjet e thyerjes së ligjit**

Për qëllimet e këtij manuali, prirjet e thyerjes së ligjit gjatë zhvillimit të veprimtarive detare janë përzgjedhur si të dhëna historike dhe taktike të realizuara në ambientet e detarisë. Çdo shmangie nga detyrimet fiskale dhe doganore, çdo transport i mallrave dhe njerëzve që ndalohen nga konventat ndërkombëtare apo rezolutat e organizatave ndërkombëtare dhe rajonale, konsiderohen veprimtari të paligjshme dhe të dënueshme. Gjithashtu, çdo veprimtari që zhvillohet në kundërshtim apo mospërputhje me legjislacionin kombëtar detar është e dënueshme.

Në skenarin detar të Republikës së Shqipërisë janë shfaqur ose mund të shfaqen, të gjitha format e prirjet për tu thyer ligjet. Megjithatë ato mund të grupohen në:

- Shmangie nga detyrimet fiskale e doganore.
- Kalim i paligjshëm i njerëzve dhe mallrave
- Shfrytëzim i paligjshëm i pasurive detare dhe nëndetare.

- Dëmtim i ekuilibrit ekologjik dhe mjedisit detar.

#### **4.1 Shmangia nga detyrimet fiskale e doganore**

Mënyrat më tipike që përdoren sot për tu shmangur nga detyrimet fiskale dhe doganore janë:

- a. Ulja e sasisë së mallit që duhet zhdoganuar, sidomos për mallrat me akcizë të lartë. Për këtë qëllim, zakonisht përdoren dy palë fatura, për të manovruar me çmimet e blerjes së mallrave dhe me dy palë policongarkesash për të mos treguar të gjithë sasinë e mallit që duhet zhdoganuar.
- b. Pretendime të rreme për tranzit mallrash nëpërmjet territorit të Republikës së Shqipërisë për në vende të tjera të rajonit. Në fakt, sasia e plotë ose e pjesshme e mallrave konsumohet dhe tregtohet brenda territorit shqiptar, duke u shmangur nga detyrimet doganore dhe fiskale.
- c. Përdorimi i anijeve të peshkimit për transport të kufizuar mallrash.

Megjithatë, në interes të këtij manuali që po trajtojmë, më të rëndësishme janë aktivitetet plotësisht kontrabandë të cilat jo vetëm realizojnë shmangiet doganore e fiskale, por aktivizojnë edhe veprimtari kriminale të kalimit të drogave, armëve dhe njerëzve (klandestinëve).

#### **4.2 Kalim i paligjshëm i njerëzve dhe mallrave**

Këto aktivitete janë plotësisht kontrabandë sepse tentojnë të shmangin plotësisht kontaktin me autoritetet e kontrollit dhe të zbatimit të ligjit. Taktikat e kontrabandës (më tipiket), periudha kohore, avantazhet (për kontrabandistët), disavantazhet (për kontrabandistët), treguesit dhe të tjera do të trajtohen më poshtë rast pas rasti.

##### ***a. Sasi të mallrave kontrabandë të pafshehura***

Në praktikën botërore të kontrabandës këto lloje ngarkesash transportohen nga anije peshkimi, anije të vogla tregtare ose mjete të tjera private lundrimi. Në praktikën tonë, kryesisht sipas kësaj taktike, janë përdorur gomonet dhe motoskafët për të transportuar sasi relativisht të mëdha të marijuanës.

Periudha kohore kur ka gjetur përdorim kjo metodë në drejtim të detit, ka filluar pas vitit 1990, periudhë në të cilën ka patur maksimumet e veta dhe vazhdon edhe tani me ritme më të ulëta.

Avantazhet për kontrabandistët janë sasia relativisht e madhe e trafikuar dhe rrjedhimisht edhe efekte më të mëdha përfitimi.

Disavantazhet për kontrabandistët konsistojnë në zbulimin me lehtësi nëpërmjet shikimit të drejtpërdrejtë dhe erës karakteristike (në rastet e mariuanës). Ekuipazhi që kryen bordingun, e kupton me lehtësi ekzistencën e mallit kontrabandë në bordin e anijes.

##### ***b. Veprimtaria e anijeve të mëdha (Anijeve mëmë)***

Veprimtaritë e transportit në sasi të mëdha kontrabandë për kalimin e mallrave të ndaluar (drogë, substanca psikotrope, armë) dhe atyre me akcizë të lartë (pije alkoolike elitë dhe cigare), kërkojnë mjete të mëdha detare. Taktika e

zbatuar gjatë këtyre operacioneve është përdorimi i anijeve të mëdha (mëmë) dhe të vjetra, që qëndrojnë jashtë ujërave territoriale e doganore të shtetit bregdetar. Shpesh herë këto anije të mëdha, sasinë kryesore të mallit e kanë ngarkesë të ligjshme. Dërgimi i ngarkesave kontrabandë në drejtim të vendit pritës bëhet me mjete të vogla detare.

Periodha kohore kur ka gjetur zbatim kjo taktikë kontrabande fillon që nga vitet '80 dhe vazhdon edhe tani (kryesisht për cigare).

Avantazhet për kontrabandistët qëndrojnë në mundësinë e shmangies së shumicës së anijeve të vogla nga kontrolli ligjor si dhe largimi në drejtime të ndryshme kur ato diktohen nga zbatuesit e ligjit.

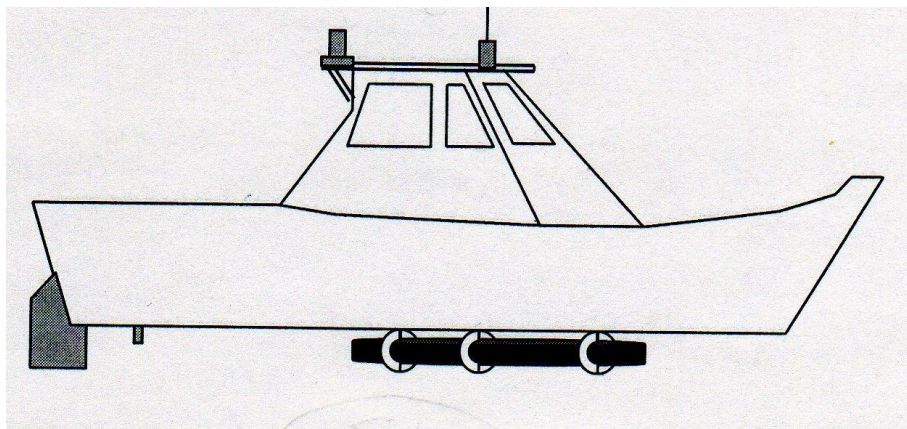
Disavantazhet për kontrabandistët qëndrojnë në atë, që kur një anije kapet ajo zbulon të gjithë rrjetin funksional të shkarkimit të anijes mëmë. Gjithashtu shkarkimet në det kërkojnë koordinim të madh dhe janë veprimtari të rrezikshme.

### *c. Ndarjet e fshehta nëpër anije*

Dhomat apo ndarjet e fshehta janë metoda të favorshme që përdoren për t'iu shmangur një kontrolli për zbatimin e ligjit në det. Kjo teknikë zbatohet për të fshehur narkotikët në anije, në mënyrë të atillë që ekipi kontrollues i bordingut të mos jetë në gjendje për të përcaktuar me sukses vendndodhjen e tyre. E ngjashme me këtë taktikë kontrabande është edhe kontrabanda parazitare (Fig. 1).

Kontrabanda parazitare është evidentuar të përdoret nga fundi i vitit 1989 e më pas.

Së fundmi në anijet shqiptare të transportit detar janë zbuluar dhoma (ndarje) të fshehta shumë të mëdha që përdoren për transport klandestinësh.



**Fig. 1**  
**Ngarkesa**  
**parazitare**

Avantazhet për kontrabandistët janë fshehja e mallrave kontrabandë dhe në rastin e kontrabandës parazitare, braktisja e mallit dhe refuzimi nga kapiteni i anijes i faktit që kontrabanda ishte në anijen e tij.

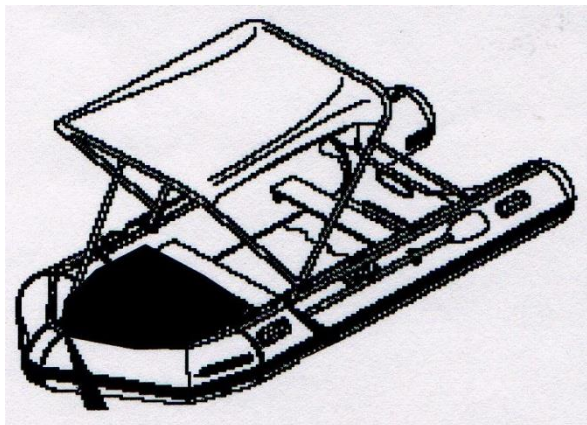
Disavantazhet për kontrabandistët konsistojnë në koston e lartë të ndërtimit të ndarjeve dhe dhomave sekrete. Ndarjet e vogla, mbajnë sasi të vogla droge ndërsa ndarjet e mëdha (rasti i anijes shqiptare) zakonisht bëhen në ofiçina dhe kantiere si dhe është e vështirë të mbahen sekrete.



Treguesit për këto lloj modifikimesh në përgjithësi janë të dukshëm dhe mund të zbulohen mbas një kontrolli të kujdesshëm në anije me anë të inspektimeve që drejtohen nga oficerë me kualifikim të lartë.

*d. Anijet e profilit të ulët*

Anijet e profilit të ulët janë mjete detare të projektuara posaçërisht për t'iu shmangur vrojtimit vizual dhe veçanërisht atij elektronik (radar). Ato zakonisht janë prej druri ose plastike, me bord të ulët dhe të zmusuar, për të mënjanuar reflektimin e valëve elektromagnetike të radarëve. Anijet lyhen me ngjyrën e ambientit detar dhe kanë ekuipazh të kufizuar në numër. Forma e tyre është si gëzhjojë dhe gjithë skafi shfrytëzohet për ngarkesë (mall ose karburant), pajisen me motor me fuqi të vogël. Lundrojnë afër bregut dhe pa drita. Mjete të tilla tipikë janë përdorur në liqenin e Shkodrës gjatë luftës së Bosnjës (1993-1995) për të thyer embargon e vendosur nga rezoluta 820 e Këshillit të Sigurimit të Kombeve të Bashkuara ndaj Ish Jugosllavisë (Fig. 2).



**Fig. 2 Mjet lundrimi me profil të ulët**

Periodha kohore e përdorimit të tyre në botë ka filluar në vitet 1985 – 1989. Në Shqipëri është përdorur në kontrabandën ndërkufitare liqenore, lumore dhe detare.

Avantazhet për kontrabandistët konsistojnë në transportimin e sasive të mëdha të mallrave, kosto të ulët dhe mundësi të pakta zbulimi.

Disavantazhet për kontrabandistët konsistojnë në qëndrueshmërinë e vogël dhe defektet e shumta të këtyre mjeteve të papërshtatshme për lundrim. Edhe qëndrueshmëria e ekuipazhit ulet shumë në një kohë relativisht të shkurtër të qëndrimit në ujë. Një mjet i tillë identifikohet me lehtësi si mjet kontrabande që në kontaktin e parë me të.

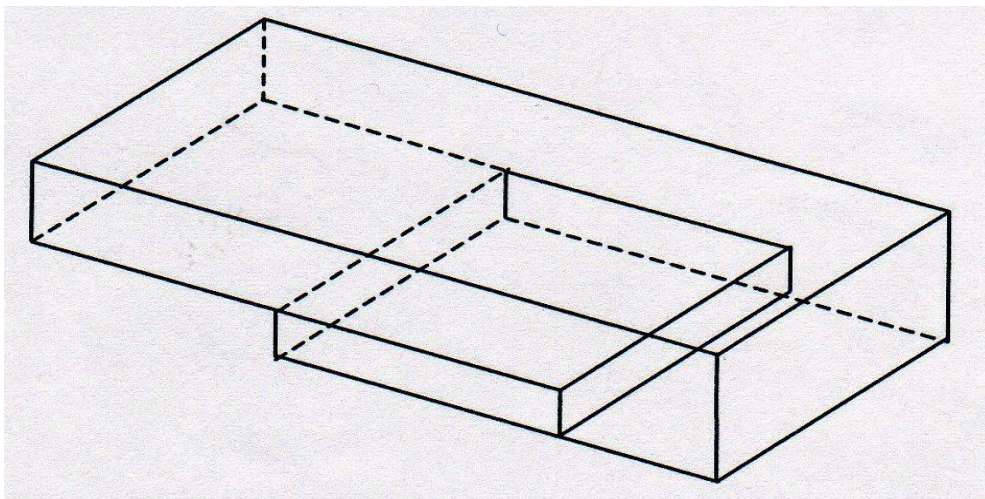
Treguesi më i mirë për demaskimin e tyre është pamja e jashtme dhe ndërtimi i mjetit.

*e. Konteinerët*

Përdorimi i konteinerëve për kontrabandë ka pësuar një rritje të madhe, kryesisht për faktin se vetëm 3% e tyre kontrollohen. Kjo për arsye, se ka një numër të jashtëzakonshëm konteinerësh që përdoren në tregtinë moderne me anije (Fig. 3).

Periudha kohore e shfaqjes së kësaj mënyre kontrabande fillon rreth viteve 1975, bëhet e zakonshme nga vitet 1985 dhe sot është në rritje të vazhdueshme.

Avantazhet për kontrabandistët janë ndërtimi me lehtësi i dhomave dhe ndarjeve të fshehta në konteinerë. Pronari i mallit kontrabandë në përgjithësi është e vështirë të identifikohet. Sasi të mëdha ngarkesash kontrabandë dërgohen për shpërndarje në të gjithë botën.



**Fig. 3 Ndarja e fshehtë në konteiner**

Disavantazhet për kontrabandistët janë kontrolli i konteinerëve nga doganat të cilat i inspektojnë dhe i vulosin ato. Dokumentacioni shoqëruar, megjithëse në pamje legale, mund të përpilohet nga organizata që janë të identifikuar si kriminale.

Treguesi më i përhapur i kontrabandës me konteinerë është numërimi dhe zbulimi i konteinerëve që nuk janë korrekte, në plotësimin e dokumentacionit ose në pamjen fizike të tyre.

#### *f. Skafet dhe gomonet*

Janë tipike për kontrabandën në bregdetet e Adriatikut dhe të Jonit. Këto mjete janë të lehta, të shpejta dhe zbulohen me vështirësi nga vrojtimi radioteknik dhe vizual. Ngarkesat me mallra apo njerëz zakonisht nisen nga

çdo pikë e bregdetit, por të preferuara janë rajonet larg qendrave të banuara, por që lidhen me rrugë automobilistike.

Avantazhet për kontrabandistët konsistojnë në përdorimin e mjeteve të vogla dhe të shpejta që pasi shkëputen nga bregu është e vështirë të diktohen dhe të kapen.

Disavantazhet për kontrabandistët janë kufizimi i lundrimit të mjeteve në gjendje deti të trazuar. Gjithashtu ekziston mundësia e kapjes dhe ndalimi i tyre gjatë afrimit në rajonet bregdetare të veprimit sepse rrjeti rrugor në drejtim të tyre është i kontrollueshëm dhe i kufizuar. Duke qenë mjete të vogla dhe pa kuvertë, lundrimi i tyre larg bregut ligjërisht është i ndaluar për arsye të sigurisë së jetës, për pasojë prania e tyre në det të hapur është tregues i qartë i veprimtarive të paligjshme.

Eksperienca e ekipeve të bordimit, përveç metodave dhe taktikave të mësipërme ka evidentuar jo vetëm kombinimin e tyre sipas nevojave të kontrabandës, por edhe metoda të reja të sofistikuar si:

- a. Ngarkesa të zhytura me tërheqje.
- b. Solucione uji të ngopur me pluhura narkotike dhe substanca psikotrope.
- c. Alternimi kimikisht dhe i presuar i drogave të forta (kokainë, heroinë, etj.) për tu shndërruar në materiale të ngurtë për të prodhuar mobilie, lëndë stukimi, materiale zbukurimi etj.

#### **4.3 Shfrytëzim i paligjshëm i peshkimit**

Industria e peshkimit ka zënë një vend të rëndësishëm në strukturën ekonomike të vendit tonë. Duke qenë një vend bregdetar me një ultësi bregdetare që përshkohet nga lumenj të shumtë dhe të rrëmbyeshëm, platforma bregdetare shqiptare është një zonë e pasur peshkimi.

*Peshkimi ilegal i referohet aktiviteteve të kryera:*

- Nga anijet me flamur shqiptar ose të huaj në ujërat nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, i pa pajisur me lejet përkatëse ose në kundërshtim me ligjet dhe rregulloret shqiptare në fuqi;
- Nga anijet me flamur të shteteve të cilat janë palë e organizatave të rëndësishme rajonale të menaxhimit të peshkimit dhe që ushtrojnë aktivitete në kundërshtim me masat e mbrojtjes dhe menaxhuese të adoptuara nga këto organizata në të cilat shtetet bëjnë pjesë ose në kundërshtim me rregullat ndërkombëtare të vendosura;
- Në kundërshtim me legjislacionin kombëtar ose detyrimet ndërkombëtare, duke përfshirë anijet e shteteve bashkëpunuese me organizatat rajonale të menaxhimit të peshkimit.

*Peshkimi i paraportuar i referohet aktiviteteve të peshkimit:*

- Të cilat nuk janë të deklaruara ose të keq deklaruara tek autoritetet kombëtare në kundërshtim me ligjet dhe rregullat kombëtare
- Të kryera në zonën e kompetencës së organizatave rajonale të menaxhimit të peshkimit dhe që nuk janë deklaruar ose janë deklaruar keq, në kundërshtim me procedurat e raportimit të këtyre organizatave.

*Peshkimi i parregulluar i referohet aktiviteteve të peshkimit:*

- Të kryera në zonat e kompetencës së organizatave rajonale të menaxhimit të peshkimit të kryera nga anijet pa flamur ose nga ato të anijeve me flamur të shteteve që nuk janë anëtarë të këtyre organizatave ose nga anijet e peshkimit në kundërshtim me masat menaxhuese dhe mbrojtëse të këtyre organizatave;
- Të kryera në zonat ose mbi popullatat e peshkimit në të cilat nuk aplikohen masa menaxhuese dhe mbrojtëse dhe këto aktivitete kryhen në kundërshtim me përgjegjësitë e shteteve për mbrojtjen e resurseve detare të gjalla sipas ligjeve ndërkombëtare.



**Fig. 4 Zonat e ndjeshme të peshkimit**

Në mënyrë të papërgjegjshme dhe të pakujdesshme disa subjekte peshkimi zhvillojnë aktivitetin e tyre ekonomik, duke thyer legjislacionin për peshkimin. Ky legjislacion është i ndërtuar në përputhje me kërkesat moderne

të shfrytëzimit të pasurive ihtologjike të ambientit detar dhe i plotësuar me akte nënligjore dhe normative.

Moszbatimi i këtij legjislacioni nga mjetet e liçensuara për peshkim në përgjithësi shfaqet në këto forma:

Peshkimi në afërsi të bregut nga anijet fundore. Anijet e peshkimit fundore duke shkelur rregullin e përcaktuar dhe duke peshkuar me trata fundore në thellësi të vogla dëmtojnë florën fundore të tabanit të detit. Peshkimi me përdorimin e veglave të peshkimit me tërheqje është i ndaluar në një largësi më të vogël se 3 milje detare nga vija bregdetare ose në brendësi të izobatës 50 metra kur një thellësi e tillë arrihet në një largësi më të vogël nga bregu. Legjislacioni lejon përdorimin e dragave në një largësi më të vogël se 3 milje detare, pavarësisht nga thellësia, me kusht që llojet e ndryshme nga molusqet të zëna të mos kalojnë 10 % të peshës së gjallë të zënieve.

Është e ndaluar përdorimi i rrjetave me tërheqje në një largësi më të vogël se 1.5 milje detare nga vija bregdetare.

Është e ndaluar përdorimi i dragave të tërhequra nga mjete lundruese dhe dragave hidraulike në një largësi më të vogël se 0,3 milje detare nga vija bregdetare.

Është e ndaluar përdorimi i koshilokëve në largësi më të vogël se 300 metra nga vija bregdetare ose brenda izobatës 50 metra në rastet kur kjo thellësi arrihet në një largësi më të vogël nga bregu.

Koshilokët nuk përdoren në thellësi më të vogla se 70 % e lartësisë së përgjithshme të vetë koshilokut sikurse nuk lejohet peshkimi në rajonet e gjirit të Vlorës (thellësia në gji është 56m). Gjithashtu ndalohet peshkimi me çfarëdolloj mjeti peshkimi në zonën me rreze 2 km nga grykëderdhja e lumit Bunë dhe me rreze 1 km nga grykëderdhjet e të gjithë lumenjve të tjerë të vendit. Në rast të shfrytëzimit pa kriter dhe të përsëritur të bregdeteve të cektë për periudha të gjata kohore, për ta sjell florën e fundit të detit në gjendjen e abitatit fillestar duhen jo më pak se 20 vjet.

*Është e ndaluar përdorimi dhe mbajtja në anije e:*

- a) Substancave toksike, narkotike dhe gërryese;
- b) Pajisjeve që gjenerojnë shkarkime elektrike;
- c) Eksplozivëve;
- d) Substancave që nëse bashkohen së bashku mund të shpërthejnë;
- e) Mjeteve me tërheqje që përdoren për mbledhjen e koralit të kuq dhe llojeve të tjerë të koraleve apo organizmave të tjerë të ngjashëm me koralet;
- f) Çekiçëve pneumatikë ose pajisjeve të tjera me goditje për grumbullimin, sidomos të molusqeve bivalvorë të futur në shkëmb;
- g) Kryqeve të Shën-Andreas apo pajisjeve të ngjashme me to që përdoren, sidomos për mbledhjen e koralit të kuq dhe llojeve të tjerë të koraleve apo organizmave të tjerë të ngjashëm me koralet;
- h) Pjesëve të rrjetës me syze më të vogël se 40 milimetra për tratat e koçes.
- i) Është e ndaluar përdorimi i rrjetave fundore për zënien e llojeve të mëposhtme: toni pendëgjatë (*Thunnus alalunga*), toni i kuq (*Thunnus thynnus*), peshku shtizë (*Xiphias gladius*), *Brama brama*, peshkaqenëve

(*Hexanchus griseus*; *Cetorhinus maximus*; Alopiidae; Carcharhinidae; Sphyrnidae; Isuridae dhe Lamnidae).

Si përjashtim të sa më sipër, për zëniet jo-objekt peshkimi, aksidentale të jo më shumë se tre individëve të llojeve të peshkaqenëve të përmendur më sipër, mund të mbahen në anije dhe të zbarkohen në rastet kur ato nuk janë lloje të mbrojtura sipas ligjeve ndërkombëtare.

- a) Janë të ndaluara zënia, mbajtja në anije, transbordimi, zbarkimi, magazinimi, shitja dhe ekspozimi apo vënia në shitje e gurëshpuesit (*Lithophaga lithophaga*) dhe të *Pholas dactylus*.
- b) Pushkët nënujore janë të ndaluara nëse përdoren së bashku me respiratorë nënujorë (autorespiratorë) apo natën nga perëndimi deri në agim.
- c) Janë të ndaluara zënia, mbajtja në anije, transbordimi, zbarkimi, magazinimi, shitja dhe ekspozimi apo vënia në shitje e femrave të pjekura seksualisht të aragostave (*Palinuridae spp.*) dhe të astakuas (*Homarus gammarus*). Femrat të pjekura seksualisht të këtyre llojeve hidhen në det menjëherë pas zënies aksidentale.
- d) Peshkimi i specieve të rritura. Me qëllim që të sigurohet biomasa e caktuar peshkimore, legjislacioni dhe aktet nënligjore përcaktojnë përmasat minimale të lejuara për të gjitha llojet e specieve që popullojnë hapësirën tonë detare<sup>1</sup>.

#### 4.4 **Dëmtim i ekuilibrit ekologjik dhe mjedisit detar**

Ushtrimi i ligjit për ndotjen detare është prioritet i kapitenerive të porteve dhe të inspektorëve të saj. Sidoqoftë, personeli i Rojës Bregdetare autorizohet për të raportuar dhe për të filluar operacionet përkatëse gjatë incidenteve të ndotjeve dhe ushtrimit të ligjeve për mbrojtjen mjedisore detare. Të gjitha institucionet e tjera, çdo mjet lundruar apo fluturues që dallon, has apo dikton ndotje detare është ligjërish i detyruar të lajmërojë institucionet përkatëse (Kapitenerinë më të afërt).

Burim për ndotjen e mjedisit detar mund të jenë:

- Rrjedhjet e karburanteve,
- Lëshimi i substancave të rrezikshme kimike në det.

Këtu përfshihen edhe kërcënimet e rrjedhjeve, derdhjeve të rrezikshme ose të ngarkesave të palejuara që mund të vijnë në det nga zona bregdetare.

Hapësirat e vëzhgimit të ndotjeve janë subjekt i hetimeve të plota e të përbashkëta të kapitenerisë së porteve dhe rojës bregdetare për të përcaktuar origjinën dhe shkakun e ndotjes si edhe përcaktimin nëse përbën shkelje të ligjit ose përbën rast të forcës madhore. Është ligjërish e detyrueshme që personi përgjegjës të raportojë menjëherë të roja bregdetare në rastet e ndonjë shkarkimi të vajrave, karburanteve ose të substancave të rrezikshme. Normalisht, këto njoftime bëhen në zyrat e kapitenerisë së porteve, por mund

---

<sup>1</sup> Baza ligjore në peshkim

të bëhen edhe në njësitë e Rojës Bregdetare dhe agjensitë përgjegjëse. Mosnjoftimi nga ana e personit përgjegjës, përbën shkelje dhe dënohet me sanksione civile, me gjobë ose me dënim penal.

## **5. Përdorimi i forcës, bordingu**

Bordingu i anijeve apo mjeteve lundruese që kryejnë aktivitete nga më të ndryshmet (përjashto aktivitetet shtetërore) realizohet me kalimin e një ekipi zyrtarësh të ushtrimit të ligjit nga anija që drejtohet nga QNOD-ja në anijen që realizon veprimtaritë detare. Bordingu organizohet dhe kryhet për dy qëllime kryesore:

- Të edukojë tek personeli i anijeve (mjeteve lundruese) praktika të sakta, të ligjshme dhe të detyruara për jetën dhe veprimtarinë e anijes dhe të ekuipazhit.
- Për të ushtruar të gjitha ligjet e aplikueshme shqiptare dhe ndërkombëtare në realitetin dhe skenarin dinamik detar.

Në mënyrë të veçantë, operacionet e ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit, që organizohen e drejtohen nga QNOD-ja, pavarësisht se mund të fillojnë si bordingje rutinore të kujdesit për jetën dhe sigurinë detare, në raste dyshimesh të vërtetuara, verifikojnë zbatimin e legjislacionit për doganat, peshkimin, emigracionin, mjedisin etj. Gjithashtu, brenda legjislacionit të aplikueshëm, bordingjet mund të përfshijnë edhe fusha të tjera të veçanta si peshkimi sportiv apo lundrimi argëtues.

### **5.1 Autoriteti për të borduar**

Vendimi paraprak për të borduar një anije (mjet lundrues) merret nga oficeri i shërbimit/oficeri civil i turnit në QNOD, sipas shkallës hierarkike që rregullon drejtimin e operacioneve të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det. Megjithatë, duke qenë përgjegjësi kryesore për menaxhimin e veprimtarive gjatë bordingut, oficeri komandues në terren (komandanti i anijes), duhet të përcaktojë saktësisht nëse ekziston për situatën konkrete autoritetin ligjor për të ndërmarrë veprimet e ushtrimit dhe kontrollit të zbatimit të ligjit. Ky përcaktim bëhet duke u bazuar në informacionin e mbledhur në kohë reale për ngjarjen si dhe në atmosferën e përgjithshme dhe parapërgatitjen për bordim. Pasi të komunikojë këto të dhëna dhe informacione të përditësuara me oficerin e shërbimit/oficerin civil të turnit të linjës (sipas institucionit përgjegjës) në QNOD, komandanti sipas urdhrave të marrë vijon ose ndërpret bordingun. Në të gjitha rastet dhe në të gjitha nivelet e drejtimit, duhet të përcaktohet qartë dhe të dokumentohet nëse ekziston ligjërisht autoriteti i ndonjë institucioni shtetëror për të borduar. Përcaktimi i dokumentuar duhet të jetë i saktë, pa ekuivoke dhe dykuptime. Gjatë operacioneve detare të ushtrimit të ligjit në mënyrë të natyrshme mund të lindë nevoja për të inspektuar dhe kontrolluar anije (mjete lundruese) në hapësirën detare, zonat ujore dhe rajonet e përgjegjësisë, të një apo më shumë institucioneve shtetërore që kanë përgjegjësi në det. Është e domosdoshme që pavarësisht nga objekti që mendohet të kontrollohet, komandantët në terren (komandantët e anijeve) të kenë të justifikuar gjithmonë juridikisht autoritetin



për të borduar dhe të mos harrojnë se mund të ndeshen me një proces të mundshëm gjyqësor.

## 5.2 **Justifikimi i bordingut**

Për të realizuar një bording të mbështetur ligjërisht dhe për të shmangur një proces të mundshëm gjyqësor ndaj institucioneve të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit, komandanti në terren duhet të bazohet në një nga tre kategoritë e mëposhtme:

- Juridiksioni i shtetit të flamurit,
  - Juridiksioni i shtetit bregdetar,
  - Përjashtime nga juridiksioni i shtetit të flamurit dhe atij kombëtar.
- a) *Juridiksioni i shtetit të flamurit* bazohet në konceptin se çdo anije apo mjet lundrues është subjekt i juridiksionit të shtetit, flamurin e të cilit ai mban. Ky juridiksion është i lidhur gjithashtu edhe me vendin në të cilin ndodhet anija apo mjeti lundrues në kohën kur mendohet të bëhet bordingu. Ky juridiksion mund ta mbroj anijen (mjetin lundrues) gjatë lundrimit jashtë ujërave territoriale, përsa kohë ai nuk kryen veprime të dukshme që thyejnë regjimin juridik të zonës ujore ku ai ndodhet. Edhe kur ndodhet në ujërat ndërkombëtare, anija me flamur të huaj, mund t'i nënshtrohet bordingut kur ekziston një marrëveshje, protokoll i përbashkët me shtetin e flamurit, që autorizon këtë veprimtari. Brenda detit territorial, anijet (mjetet lundruese) me flamur të huaj, në rastet kur nuk zbatojnë kushtet e kalimit transit dhe “kalimit paqësor”, kthehen në subjekte të legjislacionit shqiptar.
- b) *Juridiksioni i shtetit bregdetar* (shqiptar) bazohet në konceptin, që të gjitha anijet (mjetet lundruese) që lundrojnë apo ndodhen në ujërat e përfshira nën juridiksionin e shtetit bregdetar (shqiptar) janë subjekt i dyfishtë i ligjeve të shtetit të flamurit dhe të shtetit bregdetar. Në hapësirën detare shqiptare, në përputhje edhe me regjimet juridike të zonave ujore, asnjë shtet tjetër nuk mund të zbatojë juridiksionin e ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit, pa autorizimin e shtetit shqiptar.
- c) *Përjashtime nga juridiksioni i shtetit të flamurit dhe atij kombëtar* ekskluzivisht mund të gjejë zbatim, në ujërat ndërkombëtare dhe përfshijnë rastet kur anijet (mjetet lundruese) janë të përfshira në aktivitetet e mëposhtme:
- Pirateri
  - Tregti skllëvërisht
  - Transmetime të pa autorizuara
  - Anijet pa flamur.

Në të gjitha këto raste, anijet (mjetet lundruese) mund të bordohen, inspektohen dhe ndalohen nga anijet (mjetet lundruese) të institucioneve shqiptare të zbatimit të ligjit detar, të përfaqësuara në QNOD.

### **5.3 Organizimi dhe realizimi i bordingut**

Në të gjitha rastet, kur lind nevoja e justifikuar juridikisht e kryerjes së një bordingu, procedurat që zbatohen për:

- Bordingun konsensual
- Përdorimin e forcës
- Informacionin para bordingut
- Kërkesat për anijen që bordohet
- Informacionin gjatë bordingut
- Rreziqet dhe vlerësimet e përfitimeve gjatë bordingut janë ato të parashikuara në “Manualin e Rojës Bregdetare”, të miratuar me VKM Nr. 606 datë 4.12.2002.

## **6. Inspektimi në bordet e mjeteve lundruese**

Hapësira juridike dhe procedurale e inspektimeve që realizohen gjatë një bordingu është shumë e gjerë dhe komplekse. Për këtë arsye ajo rregullohet sipas statusit të anijes që inspektohet (transport mallrash, njerëzish, peshkim, turizëm, argëtim etj.) nga njëra anë dhe realizimin e kontrollit të zbatimit të ligjeve të aplikueshme të shtetit shqiptar në përputhje me këtë status nga ana tjetër. Sidoqoftë, në qoftë se nga informacionet paraprake apo nga dyshimet që lindin gjatë bordingut inspektues, për një aktivitet të mundshëm kriminal apo në kundërshtim me ligjin shqiptar, personeli që kryen inspektimin, duhet të hetojë aq sa është e nevojshme për të konfirmuar apo mohuar këtë dyshim.

Inspektimet e anijeve (mjeteve lundruese) që organizohen dhe drejtohen nga QNOD-ja si dhe realizimi i kërkesave për të evidentuar një veprimtari detare të penalizueshme, duhet të jenë plotësisht të qarta, të drejtpërdrejta dhe jo në mënyrë të tërthortë. Personeli që kryen inspektimin, gjatë një bordingu, duhet të ndërhyjë sa më pak që të jetë e mundur në aktivitetin legjitim të anijes (mjetit lundrues). Kontrollat sipërfaqësore e dëmtojnë qëllimin e inspektimit dhe të bordingut.

Inspektimet, gjatë zhvillimit të tyre, mund të evoluojnë nga bordingje të thjeshta rutinore konsensuale në kërkesa për evidentimin e aktiviteteve të mundshme kriminale të sofistikuar. Është e vështirë që të përcaktohet që në fillim të inspektimit, që ai mund të jetë i thjeshtë apo kompleks, i sigurtë apo i rrezikshëm. Në të gjitha rastet, është përgjegjësi e oficerit që kryeson bordingun, që të sigurojë mbrojtjen e efektivit të grupit edhe gjatë zhvillimit të mundshëm të bordingut.

Gjatë inspektimeve, personeli që kryen bordingun duhet të reflektojë kompetencë profesionale, të shfaqë kërkesa për mirëkuptim dhe të mos fyejë dhe cenojë dinjitetin njerëzor edhe në rastet e mungesës së bashkëpunimit nga shkelësit e ligjit. Personeli që kryen bordingun inspektues, duhet të respektojë të drejtat e ligjshme njerëzore të ekuipazheve me të cilët përballet për arsye të kontrollit për zbatimin e ligjit. Nuk duhet harruar që shumica e njerëzve të detit me të cilët bihet në kontakt, zhvillojnë aktivitete ekonomike ose argëtuese legjitime. Vetëm një përqindje e vogël detarësh janë përdorues të paligjshëm të hapësirave dhe rrugëkalimeve detare.

Gjatë inspektimeve, personeli i bordingut duhet tu ofrojë detarëve informacion dhe të dhëna për sigurinë e lundrimit, motin dhe rreziqet e ndryshme që mund të lindin për jetën e tyre.

Në përgjithësi, dy bordingje inspektuese nuk i ngjajnë njëri-tjetrit. Për këtë arsye, procedura të përpikta dhe të plota bordingu, duke përfshirë çdo inspektim dhe kontingjent nuk mund të realizohen praktikisht. Megjithatë, ato mund të grupohen në këto lloj inspektimesh:

- Inspektime për kontroll të veprimtarive
- Inspektime të sigurisë
- Inspektime të tjera për kërkim.

Të tre këta lloje inspektimesh që mund të organizohen dhe realizohen nga QNOD-ja dhe përfaqësuesit e institucioneve të zbatimit të ligjit, zbatojnë procedurat dhe kërkesat e parashikuara në “Manualin e Rojës Bregdetare” të miratuar me VKM Nr. 606 datë 4.12.2002.

### **KAPITULLI III**

## **MENAXHIMI DHE DREJTIMI I OPERACIONEVE NË DET**

### **1. Kontrolli i regjimit të lundrimit**

Kontrolli i regjimit të lundrimit është një nga misionet e QNOD-së në hapësirën kombëtare detare të përgjegjësisë të Republikës së Shqipërisë. Ky mision realizohet nëpërmjet sistemit të vëzhgimit të hapësirës detare, prezencës, shkëmbimit të informacionit ndër-institucional dhe elementëve të tjerë të zbulimit. Monitorimi i hapësirës detare shqiptare është i rëndësishëm për lajmërimin operacional në kohën e duhur.

Kontrolli i regjimit juridik të lundrimit është objektivi kryesor i të gjitha institucioneve ligj-zbatuese, në kuadrin e QNOD-së, për përmbushjen e misionit të tyre. Arritja e këtij objektivi në nivel të pranueshëm, bën të mundur ushtrimin e sovranitetit të shtetit shqiptar në det dhe ruajtjen e interesave kombëtare detare. Njëkohësisht, ai pengon përdorimin e hapësirës tonë detare nga shkelësit e ligjit kombëtar dhe ndërkombëtar.

Kontrolli i regjimit të lundrimit në hapësirën detare bazohet në këto elemente:

- a) *Regjimet juridike në det*, duke ushtruar në mënyrë të padiskutueshme autoritetin shtetëror në hapësirën detare;
- b) *Skenari dhe situata detare*, duke përcaktuar shfrytëzimin e hapësirës detare nga kush, për çfarë qëllimi dhe mënyra e përdorimit;
- c) *Operacionet e përgjigjes*, për t’iu përgjigjur me shpejtësi shkeljes së ligjit dhe kërcënimeve që mund të sjellë situata detare.

*Regjimi juridik në det* bazohet mbi njohjen selektive të situatës në det, duke i dhënë mundësi të gjithë personelit të përfshirë në operacionet e ushtrimit të ligjit, që të jenë në gjendje të dallojnë aktivitetin e jashtëligjshëm në det nga aktiviteti ligjor. Grumbullimi, përpunimi dhe analiza e informacionit nuk mund të realizohet pa patur një proces selektimi, i cili buron nga parimi i lirisë së detrave, kodifikuar edhe nga konventa e Kombeve të Bashkuara mbi të

drejtën e detit të vitit 1982. Mbi bazën e këtij parimi është formuar koncepti që "çfarë nuk ndalohet, lejohet".

Regjimet ligjore në det janë koncepte juridike dhe shpesh kanë nevojë për interpretim. Njohja dhe aplikimi i tyre ka nevojë që t'i kthejë ato, në një gjuhë operacionale. Pavarësisht nga kjo, njohja e regjimeve ligjore në det është detyrë e personelit që merr pjesë dhe realizon të gjitha llojet e operacioneve detare.

*Skenari dhe situata detare.* Një nga kushtet kryesore për përmbushjen e misionit të QNOD-së dhe institucioneve ligj-zbatuese, është të njihet se kush e përdor detin dhe për çfarë qëllimi. Njohja është e rëndësishme për hapat e mëtejshme të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det, ushtrimin e sovranitetit dhe përgjigjen ndaj shkeljes së ligjit dhe kërcënimeve. Sigurimi i një pamjeje të plotë dhe në kohë reale të situatës detare është e rëndësishme për kontrollin e zbatimit të ligjit për të gjithë spektrin e operacioneve të QNOD-së.

### **1.1 Karakteristikat kryesore të informacionit për situatën detare**

Monitorimi dhe informacioni efektiv, duhet të ketë disa karakteristika ose cilësi. Ai duhet të jetë produkt në kohë, produkt objektiv, produkt i vlefshëm, produkt i përdorshëm, produkt i plotë, produkt i përpiktë dhe produkt i lidhur. Në disa raste këto karakteristika mund të shfaqen edhe si konkurrese.

*Produkt në kohë.* Situata detare duhet të jetë një produkt në kohë, që të mbështesë vendim-marrësit dhe të krijojë kushtet për përmbushjen e misionit. Një pamje në kohë e situatës është e domosdoshme për një drejtues operacional në fazën e vlerësimit të situatës nga ana e tij. Me qëllim që të arrihet produkti në kohë, një drejtues duhet të listojë prioritetet e informacionit që ai ka nevojë për të marrë një vendim të caktuar.

*Produkt objektiv.* Pasi të kenë siguruar informacionin e duhur, specialistët e analizës së riskut duhet të jenë të lirë të raportojnë situatën pa paragjykime, shtrembërime ose kufizime politike. Specialistët që ndjekin situatat detare duhet të jenë të përpiktë duke shmangur pasionet e paragjykimet dhe të shmangin këto influenca për të përcaktuar drejtë kursin e ardhshëm të veprimeve.

*Produkt i përdorshëm.* Një drejtues ka nevojë për njohjen e situatës detare, e cila të jetë në gjendje të kuptohet lehtë dhe zbatohet në vendimet operacionale. Shpejtësia dhe kompleksiteti si i kërcënimeve edhe telekomunikimit në kohët moderne ka një çmim në përhapjen e informacionit. Drejtuesi ka nevojë për njohjen në kohë të situatës detare, me qëllim që të marrë vendimet dhe të veprojë po në kohën dhe drejtimin e duhur.

*Produkt i vlefshëm.* Situata detare duhet të jetë e vlefshme ku dhe kur ajo nevojitet, me qëllim mbështetjen e planeve dhe vendimeve të drejtuesit. Vlefshmëria e produktit të situatës kërkon largpamësi dhe aftësi për të parashikuar njohjen e plotë të objektivave si dhe trajnim mbi njohjen dhe analizën e saj. Me qëllim që t'i përgjigjet kërkesave emergjente për nevoja informacioni, oficeri që përpunon informacionin duhet të mbledh, vlerësojë, zgjedh, prodhojë dhe arshivojë informacionin e vlefshëm.

*Produkt i plotë.* Informacioni i plotë ndikon direkt në suksesin e planëzimit dhe zhvillimit të operacionit. Identifikimi dhe listimi i prioritetëve të elementëve thelbësore të situatës detare, ndihmon në qartësimin e synimit të

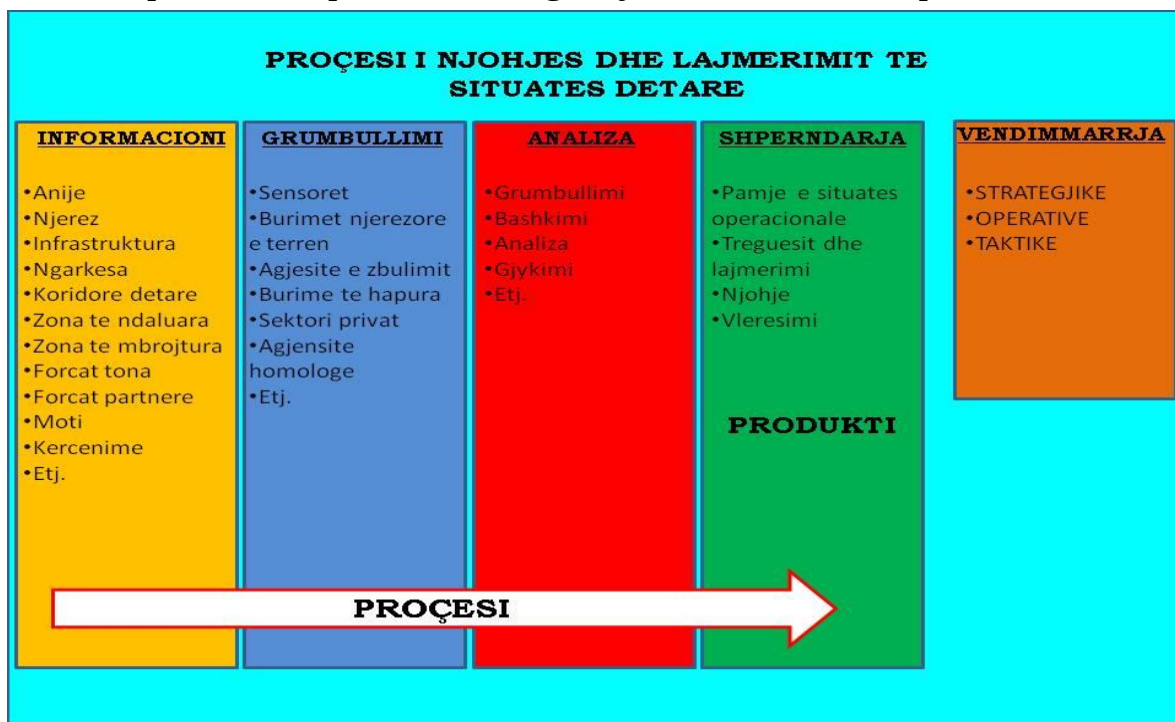
informacionit. Përpjekjet e oficerit që përpunon informacionin duhet të synojnë të japin atë çfarë nevojitet, asgjë më shumë dhe asgjë më pak.

*Produkt i përpiktë.* Situata detare duhet të jetë një produkt korrekt dhe që të japë një pamje të qartë vlerësuese mbi interesat dhe kapacitetet e shkelësit të ligjit. Informacioni i përpiktë zvogëlon paqartësitë dhe në të njëjtën kohë, rrit sigurinë e drejtuesit mbi njohjen e situatës detare. Krahasimi i informacionit të marrë nga shumë burime rrit aftësinë për të verifikuar informacionin dhe zvogëluar mundësinë për mashtrim. Proçesi i shpërndarjes së informacionit mbi situatën detare nuk duhet të zvogëlojë përpikmërinë e tij.

## 1.2 Proçesi i njohjes dhe analizës së situatës detare

Proçesi i njohjes së situatës operationale detare kalon nëpërmjet: informacionit, grumbullimit, analizës dhe shpërndarjes.

*Shkalla e njohjes:* Njohja e situatës detare është e lidhur direkt me informacionin mbi mjetin lundrues. Tërësia e informacioneve mbi mjetet lundruese përfaqëson njohjen e situatës detare. Të gjithë elementet e tjerë të informacionit janë elemente të cilat ndihmojnë në formimin e një njohjeje të plotë të veprimtarisë që zhvillohet nga mjeti lundrues në hapësirën detare.



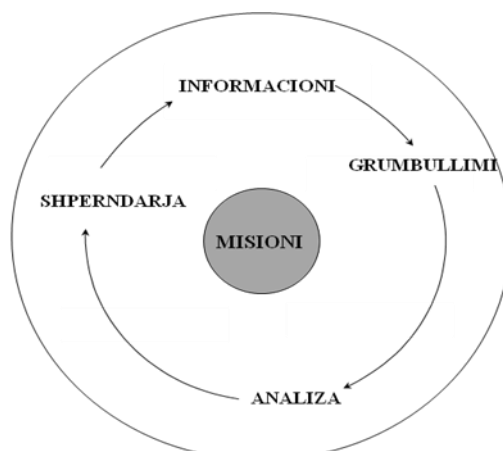
Me përfundimin e një cikli të njohjes së situatës për një objekt të dhënë, ajo mund të jetë jo e plotë dhe do të kërkojë rifillimin e mbledhjes së informacionit, duke u përfshirë përsëri në ciklin e njohjes së situatës. Shpeshtësia e përfshirjes në ciklin e njohjes së situatës do të varet nga nevoja operationale e njohjes së veprimtarisë. Niveli i njohjes së situatës detare mund të jetë si më poshtë:

- a) *Njohje e plotë (e gjelbër).* Nevoja operationale përmbushet plotësisht kur informacioni për objektin (objektet) është i plotë. Informacioni i plotë nuk kërkon përfshirjen përsëri në ciklin e njohjes së situatës detare. Në

këtë rast informacioni për drejtuesit operacionale, lejon drejtimin me sukses të operacioneve.

- b) *Njohje e mjaftueshme (pozitive)*. Në këtë rast, informacioni për objektin/objektet detare nuk është i plotë, por është i mjaftueshëm për nevojat operacionale. Informacioni i mjaftueshëm (pozitiv), në përgjithësi nuk kërkon përfshirjen përsëri në ciklin e njohjes së situatës detare. Në këtë rast informacioni për drejtuesit operacionale është i mjaftueshëm dhe lejon drejtimin me sukses të operacioneve. Përfshirja përsëri në cikël mund të bëhet vetëm në rastet kur drejtuesi operacionale kërkon informacion më të plotë mbi situatën.
- c) *Njohje e pamjaftueshme (negative)*. Në këtë rast informacioni për objektin/objektet detare është i pamjaftueshëm për të përmbushur nevojat operacionale. Në këtë mënyrë, informacioni për drejtuesit operacionale nuk garanton realizim të suksesshëm të operacioneve. Informacioni i pamjaftueshëm (negativ), kërkon përfshirjen përsëri në ciklin e njohjes së situatës detare.
- d) *Mosnjohje (e kuqe)*. Në këtë rast informacioni për objektin/objektet detare është minimal ose pothuajse zero. Për rrjedhojë, kërkohet përfshirja e mëtejshme në ciklin e njohjes së situatës detare.

Produkti i njohjes së situatës detare është rezultat i një seri veprimesh të ndërvarura që quhen cikli i njohjes. Në figurën në krah, jepet procesi i njohjes së situatës detare nga një drejtues i caktuar. Ky cikël normalisht përfshin disa hapa: prioritetet e informacionit, mbledhjen e të dhënave, analizën e të dhënave dhe shpërndarjen e produktit.



**CIKLI I NJOHJES SE SITUATES DETARE**

## 2. Kontrolli i të njerëzve

Ndalimi i kufirit, ndjekja, anijeve apo i përdorura për të njerëzve është baza e operacioneve të QNOD-së kundër trafikimit të qenieve njerëzore. Personeli i Ministrisë së Brendshme, pjesëmarrës në QNOD është

## kalimit të paligjshëm

kalimit të paligjshëm të kapja dhe sekuestrimi i mjeteve lundruese, të transport të paligjshëm

përgjegjësi kryesor për planëzimin, organizimin dhe drejtimin e operacioneve të mëposhtme:

- Operacionet detare për kontrollin e kufirit dhe të luftës kundër trafikut të paligjshëm të njerëzve;
- Operacionet detare të luftës kundër terrorizmit dhe krimit të organizuar;
- Menaxhimi i krizave të piraterisë, skllavërisë dhe pengjeve;
- Operacionet detare për detyra të përgjithshme policore.

*Operacionet policore detare kanë për qëllim:*

- Kontrollin dhe mbikëqyrjen e kufirit (kontrolle rutinë);
- Parandalimin dhe goditjen e trafikut të qenieve njerëzore;
- Parandalimin dhe goditjen e trafikut të lëndëve narkotike (në bashkëpunim me shërbimin doganor);
- Parandalimin dhe goditjen e kontrabandës së mallrave (në bashkëpunim me shërbimin doganor);
- Parandalimin dhe goditjen e akteve terroriste (në bashkëpunim me Rojën Bregdetare);
- Parandalimin dhe goditjen e veprimtarive të krimit të organizuar në radat dhe portet e Republikës së Shqipërisë.

Në nënkreun në vijim do të trajtohen kryesisht veprimtaritë që organizohen dhe realizohen, për kontrollin e kalimit të paligjshëm të kufirit. Këto veprimtari operacionale bazohen në legjislacionin shqiptar për kalimin e kufirit dhe në konventat e O.K.B.-së për statusin e refugjatëve.

**2.1 Operacionet kundër trafikut të qenieve njerëzore në det dhe nëpërmjet tij** duhet të jenë ngushtësisht të integruara me ato që realizohen në tokë duke mbajtur parasysh:

- Patrulla të vendosura në afërsi të pikave të mundshme të zbarkimit ose të kalimit të detyruar të tyre;
- Patrulla me automjete në lëvizje përgjatë vijës bregdetare ose në itineraret që mendohet se mund të përdoren nga shkelësit e ligjit;
- Postbloqe, të hapur ose të fshehtë mbi rrugët e komunikimit që shkojnë në brendësi të territorit.

Megjithëse, kontrolli i kalimit të kufirit realizohet nga Policia Kufitare dhe Migracionit në porte, për parandalimin dhe goditjen e këtyre veprimtarive të kundraligjshme mund të kryhet kontrolli i këtyre mjeteve:

- Kontrolli i anijeve të transportit;
- Kontrolli i anijeve turistike;
- Kontrolli i jahteve;
- Kontrolli i mjeteve të peshkimit bregdetar;

- Kontrolli i mjeteve lundruese nën 20 NT (kryesisht motoskafe, gomone dhe varka peshkimi me motor);
- Kontrolli i motorëve të ujit (sipas rasteve).

Gjatë kryerjes së operacioneve policore detare, të kontrollit të kalimit të paligjshëm të kufirit, institucionet pjesëmarrëse dhe drejtuesit e QNOD-së, marrin pjesë dhe mbështesin veprimtaritë operacionale të përfaqësuesve të Policisë Kufitare dhe Migracionit. Kjo mbështetje koordinohet në kuadrin e Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare dhe konsiston në përdorimin e të gjitha aseteve dhe personelit të saj në interes të përfundimit me sukses të operacioneve të kontrollit të kufirit. QNOD-ja koordinon dhe drejton veprimtarinë e përbashkët të Policisë Kufitare e Migracionit dhe të Rojës Bregdetare për operacionet e ushtrimit të ligjit në det dhe veçanërisht, gjatë operacioneve të bordingut. Prioriteti i operacionit mund të ndryshojë gjatë zhvillimit dinamik të tij.

Kontrolli i kalimi të paligjshëm realizohet në bazë të analizës së riskut duke patur parasysh:

- o Kompanitë e menaxhimit të anijes ose pronarin dhe kapitenin e saj;
- o Shtetin e flamurit;
- o Historikun e anijes në të kaluarën;
- o Informacionin nga struktura e Policisë së Shtetit dhe strukturat e tjera të shtetit shqiptar;
- o Informacionin nga institucionet pjesëmarrëse në QNOD;
- o Rrugën që ka përshkuar apo do të përshkojë mjete lundrues;
- o Destinacioni i mbërritjes etj;

#### *a) Kontrolli i anijeve të transportit*

Personeli i Policisë Kufitare dhe Migracionit në QNOD, nëpërmjet efektivave të S.M.L. dhe me mbështetjen e institucioneve të tjera pjesëmarrëse duhet të sigurojë kontrole efektive mbi pasagjerët dhe ekuipazhin e mjeteve të lundrimit. Kontrollat bazohen në vlerësimin e risqeve që lidhen me sigurinë, migrimin e paligjshëm dhe trafiqet e llojeve të ndryshme. Kontrollat mbi anijet realizohen në portin e mbërritjes dhe të nisjes nga efektivat e specializuara për këtë qëllim. Ato mund të kryhen edhe gjatë lundrimit në hapësirën detare në rastet e informacioneve apo të dyshimeve të bazuara për veprimtari të kundraligjshme.

Për kontrollin e anijeve me flamur të huaj zbatohen normat dhe rregullat e parashikuara në konventat ndërkombëtare të ratifikuara nga vendi ynë dhe në protokollet bilaterale me shtetin e flamurit.

Kapiteni i anijes përgatit për ekipin e inspektimit një listë (listë emërore) në dy kopje të të gjithë ekuipazhit dhe të pasagjerëve. Në listë duhet të përfshihet informacioni i mëposhtëm:

1. Emri dhe mbiemri
2. Datëlindja
3. Kombësia
4. Numri dhe tipi i dokumentit të udhëtimit dhe, atje ku është e aplikueshme, numrin e vizës.



Anëtarët e ekuipazhit përfshijnë të gjithë personat e punësuar për shërbim në anije, gjatë udhëtimit në det në drejtimin apo shërbimin e anijes dhe të atyre të përfshirë në listën e ekuipazhit.

Me mbërritjen e ekipit të bordingut në anije, përgjegjësi i operacionit (përfaqësues i Policisë Kufitare dhe Migracionit) kërkon të njihet me listën e mësipërme, e cila i dorëzohet atij nga kapiteni i anijes.

Çdo ndryshim në ekuipazh apo në listat e pasagjerëve i njoftohet menjëherë punonjësit të Policisë Kufitare dhe Migracionit nga kapiteni ose agjenti i pronarit të anijes dhe kjo mund të jetë e pasqyruar në listën e re.

Kapiteni është i detyruar të informojë ekipin e bordingut mbi praninë e pasagjerëve pa biletë apo për ata të futur në mënyrë të kundërligjshme në anijen e tij. Për sa kohë që ata mbeten në anije, personat e paligjshëm (pa biletë) mbeten nën përgjegjësinë e kapitenit të anijes.

Personeli i Policisë Kufitare dhe Migracionit, pjesëmarrës në ekipin e bordingut, kryen këto veprime:

1. Prezantohet, merr masat e nevojshme për sigurinë e ekipit të bordingut, së bashku me kapitenin e anijes identifikon prezencën e ekuipazhit, personelit dhe të pasagjerëve sipas listës së ekuipazhit;
2. Informohet nga kapiteni i anijes dhe e pyet atë për situatën në anije, numrin e ekuipazhit e të pasagjerëve në bord dhe nëse ka persona të tjerë apo ngarkesa të pa deklaruara në anije;

Sipas situatës, kushteve dhe mundësive, kontrolli i anijes mund të bëhet edhe në port. Në këto raste, pasi ekipi i bordingut hipën në anije dhe merren masa sigurie, i jepet urdhër kapitenit për ta çuar dhe ancoruar anijen në portin më të afërt. Anija shoqërohet gjatë gjithë itinerarit me mjete lundruese të policisë kufitare (apo dhe të institucioneve të tjera pjesëmarrëse) dhe me mbërritjen në port kryhen të gjitha procedurat e sipërpërmendura;

1. Ekipi i bordingut kontrollon:
  - Dokumentacionin e ngarkesës, portin e nisjes dhe të mbërritjes;
  - Ambientet fizike të anijes, kryesisht atje ku mund të fshihet, kryhet veprimtari e kundraligjshme;
2. Në rast se gjatë inspektimit konsensual në anije konstatohen shkelje, gjenden persona të padekluarar e të kundraligjshëm, kur konstatohen thyerje të dokumentuara të ligjit, anija ndalohet dhe shoqërohet në portin më të afërt ku edhe kryhen të gjitha veprimet e tjera procedurale;
3. Pavarësisht se anijes i është bërë kontrolli, ajo mund të mbahet nën mbikëqyrje gjatë lundrimit.

Pas përfundimit të operacionit, përgjegjësi i grupit (komandanti në terren) njofton me shkrim drejtuesin e operacionit (Oficerin Civil të Turnit të Policisë Kufitare dhe Migracionit) për veprimet e kryera, konstatimet e bëra dhe masat e marra. Ky i fundit përpilon informacion të hollësishëm për gjithë operacionin e zhvilluar duke vënë në dijeni instancat eprorë.

#### *b) Kontrolli i anijeve turistike*

Anijet që dalin në det duhet të ndjekin një itinerar të dhënë në përputhje me programin e paracaktuar, i cili përfshin aktivitete turistike në porte të ndryshme.

Në qoftë se itinerari i anijes turistike përfshin ekskluzivisht porte dhe pika turistike të bregdetit shqiptar, nuk realizohen kontrole kufitare dhe anijet turistike mund të futen edhe në porte që nuk kanë pika të kalimit të kufirit. Në bazë të vlerësimit të risqeve që lidhen me sigurinë, migrimin e paligjshëm dhe trafiqet e llojeve të ndryshme, kontrollet mund tu bëhen anëtarëve të ekuipazhit si dhe pasagjerëve të këtyre anijeve edhe gjatë lundrimit.

Në rast se gjatë kontrollit në anijen turistike vërtetohen/ konstatohen shkelje, gjenden persona të pa regjistruar apo dhe mallra të kundraligjshme, anija ndalohet dhe shoqërohet në portin më të afërt ku dhe kryen të gjitha veprimet e tjera procedurale në përputhje me prioritetin operacional.

Anija shoqërohet gjatë gjithë itinerarit me mjete lundruese të policisë kufitare (apo dhe të institucioneve të tjera pjesëmarrëse) dhe me mbërritjen në port kryhen të gjitha procedurat e sipërpërmendura.

Pavarësisht se anijes i është bërë kontrolli, ajo mund të mbahet nën mbikëqyrje ose dhe mund t'i bëhet kontroll tjetër gjatë lundrimit nëse ka informacione apo dyshime të bazuara.

Ekipi i bordingut nën drejtimin e personelit të Policisë Kufitare dhe Migracionit kryen të njëjtat veprime si në rastin e kontrollit të anijeve (pika a. Kontrolli i Anijeve).

#### *c) Kontrolli i jahteve*

Shëtitja me barka lidhet me përdorimin e këtyre barkave për aktivitete sportive apo turizmi të licencuara nga institucioni përkatës. Personat në barka për shëtitje që vijnë nga apo nisen drejt një porti të vendosur brenda territorit të Shqipërisë, si rregull nuk duhet t'i nënshtrohen kontrollit në kufi dhe mund të futen në port, kur ai nuk shërben si pikë kalimi të kufirit.

Përveç procedurave që kryhen nga autoritetet portuale, në rastet e informacioneve apo dyshimeve të bazuara, *në përputhje me vlerësimin e riskut të migrimit të paligjshëm, këto mjete mund të kontrollohen nga ekipe operationale të QNOD-së edhe gjatë itinerarit të lundrimit në det të hapur ose duke i shoqëruar ato në portin më të afërt.*

Veprimet e ekipit të bordingut, të udhëhequr nga oficeri i Policisë Kufitare dhe Migracionit, për kontrollin e këtyre mjeteve lundruese në det të hapur apo dhe të ankoruara, janë të njëjta me ato që kryhen për kontrollin e anijeve (pika a. Kontrolli i anijeve).

#### *d) Kontrolli i mjeteve të peshkimit bregdetar*

Kur ekziston rreziku i migrimit të qenieve njerëzore, veçanërisht atje ku bregdeti i një vendi të tretë ndodhet në afërsi të madhe me territorin tonë, atëherë në rastet e informacioneve apo dyshimeve të bazuara *në përputhje me vlerësimin e riskut të migrimit të paligjshëm dhe trafiqet e llojeve të ndryshme*, ushtrohen kontrole mbi personat dhe mjetet lundruese të peshkimit. Këto mjete lundruese kontrollohen nga ekipet e bordingut në kuadratin e peshkimit, gjatë itinerarit të lundrimit në det të hapur ose duke i shoqëruar ato në portin më të afërt. Në këto raste kapiteni deklaron lidhur me pasagjerët, duke dorëzuar tek drejtuesi i bordingut një dokument që përmban të gjitha karakteristikat e mjetit lundrues, si dhe emrat e personave në anije.

Drejtuuesi i bordingut, pas kontaktit me kapitenin e mjetit lundrues kryen:

- Kontrollin e dokumentacionit të këtyre mjeteve;

- Evidentimin e personave në bordin e tyre, sipas dokumenteve të identitetit duke i krahasuar me kopje rolin;
- Kontrollin e ambienteve të brendshme të mjeteve lundruese për persona të trafikuar;

Veprimet e ekipit bordues për kontrollin e këtyre mjeteve lundruese në det të hapur apo dhe të ankoruara janë të njëjta me ato që kryhen për kontrollin e anijeve (pika a. Kontrolli i anijeve).

*e) Kontrolli i mjeteve lundruese nën 20 NT (motoskafë, gomone) dhe motorëve të ujit*

Veprimtaria e mjeteve lundruese me tonazh nën 20 NT bazohet dhe i nënshtrohet detyrimeve dhe kriterëve të ligjit Nr. 8663, datë 18.9.2000 “Për regjistrimin, klasifikimin e mënyrën e përdorimit dhe kontrollin e mjeteve lundruese me tonazh nën 20 NT” dhe të akteve të tjera nënligjore në zbatim të tij. Këto mjete lundruese kur dalin në lundrim, pavarësisht nga qëllimi i daljes, fuqia motorike apo tonazhi duhet të respektojnë të gjitha rregullat e regjimit të lundrimit në det, në liqene e në lumenj, si dhe duhet të jenë të pajisura me mjetet e shpëtimit, sinjalet ndriçuese për lundrim natën si dhe mjete komunikimi e sinjalizimi.

Punonjësit e QNOD-së (ekipet operacionale të drejtuara nga personeli i Policisë Kufitare dhe Migracionit) në rastet e informacioneve apo dyshimeve të bazuara në *përputhje me vlerësimin e riskut të migrimit të paligjshëm dhe trafiqet e llojeve të ndryshme*, kur konstatojnë shkelje që kryhen me këto mjete, kur njoftohen nga strukturat e Policisë Kufitare dhe Migracionit, apo edhe nga shërbimet e institucioneve të tjera, shkojnë me shpejtësi në vendin e konstatimit, ndalojnë mjetin lundrues dhe kryejnë kontrollet për regjistrimin e tyre në stacionet e Policisë Kufitare dhe Migracionit (çertifikatën e përdorimit të mjetit lundrues), si dhe:

- Evidentimin e personave në bordin e tyre sipas dokumenteve të identitetit;
- Kontrollin fizik të ambienteve të brendshme të mjeteve lundruese për persona të trafikuar, lëndë narkotike apo ngarkesa të padeklaruar.

### **3. Kontrolli i zbatimit të legjislacionit doganor dhe fiskal**

Kontrolli i zbatimit të legjislacionit për kalimin e paligjshëm të mallrave dhe mjeteve bazohet në Kodin Doganor dhe legjislacionin fiskal të Republikës së Shqipërisë. Operacionet e QNOD-së dhe të përfaqësuesve të Ministrisë së Financave (Drejtoria e Përgjithshme e Doganave) zhvillohen në një hapësirë të caktuar gjeografike që përfshin:

- Portet detare dhe ujërat doganore
- Zonën Doganore të Republikës së Shqipërisë

Duke kërkuar zbatimin e legjislacionit mbi këto veprimtari, QNOD-ja dhe përfaqësuesit e Ministrisë së Financave pjesëmarrës në të, gjatë zhvillimit të operacioneve detare realizojnë disa objektiva të rëndësishme të veçantë:

- Objektivat fiskale/doganore,
- Objektivat ekonomike,
- Objektivat e mbrojtjes së konsumatorit.

Të gjitha këto objektiva, përbëjnë misionin e shërbimit doganor të Republikës së Shqipërisë, që realizohet nga autoritetet doganore brenda vijave, zonave dhe territorit doganor, të përcaktuara në kodin doganor të Republikës së Shqipërisë.

Veprimtaria doganore siguron mbrojtjen e interesave të Republikës së Shqipërisë, që kanë të bëjnë me importet, eksportet dhe tranzitet e mallrave, pavarësisht nga mënyra e transportit lidhur me dërgesat ndërkombëtare, me kalimin në pikat kufitare si dhe me qarkullimin e lirë të mallrave, të personave dhe bagazheve të tyre.

Në brendësi të zonave doganore dhe zonave të mbikëqyrjes doganore autoritetet doganore janë i vetmi autoritet përgjegjës për zbatimin e normave të përcaktuara nga legjislacioni doganor.

Drejtoria e Antikontrabandës e Departamentit Operativ dhe Hetimor është përgjegjëse për bashkërendimin e veprimtarisë doganore me policinë, në veçanti me policinë kufitare e migracionit dhe me agjensitë e tjera të kontrollit të brendshëm dhe të jashtëm brenda zonave doganore.

Ndërveprimi i këtyre veprimtarive në hapësirën detare të Republikës së Shqipërisë menaxhohet, planëzohet dhe realizohet në kuadrin e QNOD-së.

Mallrat mund të kalojnë vijën doganore vetëm në pikat e kalimit kufitar ku ka zona doganore. Mjetet lundruese që transportojnë mallra për në territorin doganor të Republikës së Shqipërisë, mund të ankorohen vetëm në porte të miratuara për trafik ndërkombëtar.

Në raste rrethanash të paparashikueshme ose forca madhore, mjetet lundruese të përmendura në paragrafin e mësipërm mund të ankorohen dhe në pika të tjera kufitare. Kapiteni i mjetit lundrues informon zyrën doganore kufitare më të afërt ose autoritetet publike më të afërta, të cilat raportojnë menjëherë pranë autoriteteve doganore më të afërta.

Është detyrë e drejtuesit të mjetit lundrues të njoftojë autoritetet doganore të paktën 24 orë para mbërritjes në territorin doganor të Republikës së Shqipërisë. Lajmërimi duhet të përmbajë informacion për kohën e parashikuar të mbërritjes, tipin e mjetit lundrues, flamurin, kapacitetin, sinjalin e komunikimit me radio, portin e nisjes dhe portet ku ka ndaluar gjatë udhëtimit dhe një përshkrim të përgjithshëm të ngarkesës dhe të pasagjerëve.

Kur kapiteni i anijes bën deklarimin e anijes së bashku me manifestin, ai duhet të dorëzojë deklaratën e anijes, listën e ekuipazhit, deklaratën e ngarkesës, deklaratën për furnizimet në anije, deklaratën e ekuipazhit dhe listën e pasagjerëve. Mjetet lundruese të cilat transportojnë mallra që hyjnë ose dalin nga territori doganor i Republikës së Shqipërisë dhe që lundrojnë në zonën doganore kufitare në det, duhet të kenë në bord manifestin e mallrave.

“Manifesti i mallrave” është dokumenti që shoqëron mallrat që hyjnë në territorin doganor të Republikës së Shqipërisë ose dalin prej tij në rrugë detare. Ky dokument duhet të përmbajë të dhëna mbi shtetësinë, flamurin dhe ekuipazhin e mjetit të transportit si dhe të gjithë informacionin për identifikimin e ngarkesës siç parashikohet në aktet nënligjore në zbatim të Kodit Doganor.

Një dokument tjetër ose një grup dokumentesh, të cilat përmbajnë informacionin e kërkuar për manifestin, mund të pranohen si manifeste sipas akteve nënligjore të Kodit Doganor.

Nuk kanë nevojë të kenë manifeste mallrash mjetet lundruese të mëposhtme:

- a- Mjetet lundruese të përdorura për qëllime shkencore;
- b- Mjetet lundruese të peshkimit të përdorura vetëm për peshkim;
- c- Mjetet lundruese sportive e private, me kusht që të mos transportojnë mallra që janë objekt i kontrollit doganor.

Mallrat që futen në territorin doganor të Republikës së Shqipërisë i nënshtrohen mbikëqyrjes doganore që nga çasti i hyrjes. Ato mund t'i nënshtrohen kontrolleve nga autoritet doganore.

Çdo mjet lundrues nën mbikëqyrjen doganore që mbërrin nga vendet jashtë territorit doganor të Republikës së Shqipërisë, nuk lejohet të bëjë ndalesa të tjera në territorin doganor përveç ndalesave që janë të nevojshme për arsye sigurie, ose që janë të miratuara nga autoritetet doganore, ose si pasojë e kërkesës së ndonjë autoriteti publik në përputhje me legjislacionin shqiptar.

### **3.1 Kontrolli i trafikut detar të mallrave**

“Kontroll nga autoritetet doganore” do të thotë: kryerja e veprimeve specifike si kontrolli i mallrave, verifikimi i ekzistencës dhe vërtetësisë së dokumenteve të mallrave të deklaruara, vërtetësinë për sasinë, cilësinë, natyrën e mallit si dhe çdo dokument tjetër shoqëruar në përputhje me kërkesat e Kodit Doganor si dhe dispozitave zbatuese.

Transbordimi i mallrave nga një mjet në një mjet tjetër duhet të miratohet nga autoritetet doganore dhe duhet të kryhet nën mbikëqyrjen doganore.

Mjetet lundruese të huaja në tranzit, të cilat ndalojnë në portet detare shqiptare për tu furnizuar me karburant, ushqime ose pajisje të tjera, por jo për të ngarkuar ose shkarkuar mallra, përjashtohen nga kontrolli doganor dhe vendosen vetëm nën mbikëqyrje doganore.

Në rastet kur autoritetet e tjera që veprojnë në territorin doganor të Republikës së Shqipërisë kanë dyshime ose vihen në dijeni për shkelje të normave të Kodit Doganor, të akteve nënligjore në zbatim të tij, si dhe të ligjeve të tjera, zbatimi i të cilave është detyrë e autoriteteve doganore, njoftojnë menjëherë degën doganore që mbulon territorin në fjalë. Kjo e fundit kryen të gjitha verifikimet e formalitetet e rastit përfshi këtu dhe njoftimin e organeve gjyqësore sipas procedurave të Kodit Doganor.

### **3.2 Kontrolli i mjeteve lundruese**

Kontrabanda e mallrave dhe trafikeve të paligjshme me mjete lundruese mund të realizohet:

- a. Sipas variantit anije breg në zonën doganore ose jashtë saj në atë pjesë të bregdetit që monitorohet më pak dhe mungon mbikëqyrja doganore;
- b. Varianti anije “mëmë” e cila qëndron jashtë territorit doganor dhe lundron përgjatë tij dhe kryen transport të mallrave kontrabandë me anije të vogla si motopeshkatore, gomone apo mjete të tjera të vogla lundruese të përshtatura për këtë qëllim.

Mjeteve lundruese që transportojnë mallra në territorin doganor të Republikës së Shqipërisë i nënshtrohen kontrollit doganor nga ana e autoriteteve doganore.

Kontrolli doganor realizohet në bazë të analizës së riskut duke patur parasysh:

- Kompaninë e menaxhimit të anijes;
- Shtetin e flamurit;
- Historikun e anijes në të kaluarën;
- Informacionin nga strukturat e autoritetit doganor;
- Informacionin nga doganat homologe;
- Raporti midis kapacitetit dhe ngarkesës;
- Porti i ngarkimit dhe ndalesat gjatë rrugës.

Autoritetet doganore, gjatë kontrollit të mjetit lundrues, veprojnë në përputhje me dispozitat e Kodit Doganor dhe akteve nënligjore të tij për:

- Ushtrimin e kontrollit për dokumentacionin shoqërues të mallit në përputhje me ligjin;
- Verifikimin e ngarkesës në përputhje me manifestin për sasinë dhe cilësinë e mallit;
- Kontrollin për cilësinë e mallit në përputhje me standartet;
- Kontrollin nëse ka mallra të pa deklaruara sipas manifestit;
- Verifikimin e deklarimeve të kapitenit të mjetit lundrues;
- Kontrollin e anijes në bazë të bllok skemave për të verifikuar nëse ka kryer ndryshime në skemat bazë dhe nëse ka vende të fshehta për mallra kontrabandë;
- Kontrollin e depozitave, ndarjes së kabinave për të verifikuar përputhjen me skemat e anijes;
- Kontrollin e dokumentacionit të anijes në përputhje me regjistrin detar;
- Kontrollin e ditarit të anijes për rrugëkalimin dhe ndalesat që ka bërë gjatë rrugës si dhe portet ku ka ndaluar dhe është furnizuar.

### **3.3 Kontrolli i motopeshkatoreve**

Anijet e peshkimit mund të përbëjnë një risk sidomos për kryerjen e transportit të mallrave kontrabandë nga anija “mëmë” në breg. Elementët që e favorizojnë:

- Janë jashtë mbikëqyrjes doganore.
- Kryejnë gjueti gjatë territorit doganor dhe mund të afrohen tek anija “mëmë” dhe të kryejnë transport të mallrave kontrabandë.
- Mund të bregëzohen jashtë porteve përgjatë bregdetit dhe të shkarkojnë mallra kontrabandë.

Autoritetet doganore për kontrollin e anijeve të peshkimit ushtrojnë kontrolle pas kthimit nga gjuetia në ambientet dhe lokalet:

- Nëse kanë kryer ndryshime për krijimin e vendeve të fshehta në skemën e anijes për fshehjen e mallrave kontrabandë;
- Nëse sasia e peshkut të zënë nuk e justifikon daljen në det dhe konsumin e karburantit.

Këto autoritete monitorojnë dhe evidentojnë hyrjet dhe daljet e tyre në porte. Ato mbajnë nën mbikëqyrje territorin doganor dhe ushtrojnë kontroll kur verifikohet që një motopeshkatore afrohet tek mjete lundruar që është nën mbikëqyrje doganore ose bregëzohet jashtë porteve detare ku duhet të qëndrojnë.

Ato gjithashtu, kontrollojnë anijet e peshkimit që furnizohen me gazoil pa akcizë në bashkëpunim me inspektorët e tatimeve për sasinë e naftës së konsumuar për peshkim në bazë të ditëve të gjuetisë dhe orëve të punës motorike.

Autoritetet doganore ushtrojnë kontroll për anijet e peshkimit që furnizohen jashtë shtetit si për sasinë edhe për konsumin e naftës për peshkim si dhe kontroll të plotë në anije nëse ka mallra të padeklaruara kontrabandë.

Këto autoritete bashkëpunojnë me institucionet e tjera: kapitenerinë, policinë kufitare, rojën bregdetare për evidentimin e tyre dhe kontrollin nëpërmjet sistemit SIVHD.

### **3.4 Kontrolli i gomoneve dhe mjeteve të vogla lundruese**

Autoritetet doganore ushtrojnë kontroll mbi këto mjete kur ka dyshime se kryejnë aktivitete të jashtëligjshme që cenojnë dispozitat e këtij kodi doganor dhe aktet nënligjore të tij.

Ato gjithashtu:

- Bashkëpunojnë me kapiteneritë e porteve për evidentimin e tyre dhe rajonin ku lëvizin.
- Mbikëqyrin territorin doganor, bashkëpunojnë me Policinë Kufitare, Migracionit e Rojën Bregdetare, shkëmbejnë informacion reciprok si dhe kontroll nëpërmjet sistemit SIVHD.
- Sigurojnë informacion për vendndodhjen e tyre dhe kohën e daljes në det.

### **3.5 Kontrolli i bagazheve të udhëtarëve**

Pa rënë ndesh me nenin 505 të Kodit Doganor çdo dërgesë e përbërë nga mallra me vlerë të papërfillshme, të dërguara drejtpërsëdrejti nga një vend tjetër tek një marrës në Republikën e Shqipërisë, përjashtohen nga detyrimet e importit.

“Mallra me vlerë të papërfillshme” do të thotë: mallra, vlera përmbledhëse e të cilëve nuk e kalon 30 mijë lekë për çdo dërgesë.

Përjashtimi nuk zbatohet për mallrat e mëposhtme:

- a) Produktet alkoolike;
- b) Parfimet dhe kolonjat;
- c) Duhanet dhe produktet e duhanit;

Pa rënë ndesh me nenet nga 507 deri 510 të kodit doganor mallrat e ndodhura në bagazhin personal të udhëtarëve që vijnë nga një vend tjetër, lejohen duke përfituar përjashtim nga detyrimet e importit, me kusht që këto importe të mos kenë natyrë tregtare.

“Bagazh personal” do të thotë tërësia e bagazhit që udhëtari i paraqet autoriteteve doganore me mbërritjen e tij në territorin doganor të Republikës së Shqipërisë, si dhe çdo bagazh që i paraqitet këtyre autoriteteve në një datë të mëvonshme, me kusht që të paraqiten prova që ishte regjistruar ditën e

largimit të udhëtarit, si bagazhe të shoqëruara në momentin e nisjes, pranë shoqërisë që ka siguruar transportin për në territorin doganor të Republikës së Shqipërisë nga vendi i nisjes. Pa rënë ndesh me nenin 549(1) (b) të Kodit Doganor mbajtës portativë të mbushur me karburant nuk përbëjnë bagazh personal.

*“Importe me natyrë jo tregtare”* do të thotë importe, të cilat:

1. Kanë natyrë rastësore, dhe
2. Përbëhen ekskluzivisht prej mallrash për përdorim vetjak të udhëtarëve ose familjeve të tyre ose mallrat e destinuar për dhurata, me kusht që lloji dhe sasia e këtyre mallrave të mos jetë e tillë që të tregojë synim përdorimi tregtar.

#### **4. Kontrolli i peshkimit**

Organi përgjegjës e kompetent për të inspektuar e kontrolluar aktivitetet e peshkimit në ujërat tona territoriale detare, në bazë të nenit 36 të ligjit Nr.7908, datë 5.4.1995 “Për Peshkimin dhe Akuakulturën” (i ndryshuar), është Inspektorati i Peshkimit që mbulon këto zona, i cili është pjesë strukturore e Sektorit të Kontrollit për Peshkimin, në Drejtorinë e Kontrollit për Mjedisin dhe ka vartësi direkte nga ato. Për kryerjen e inspektim-kontrolleve, ky inspektoriat, bashkëpunon dhe me struktura të tjera monitoruese, kontrolluese e survejuese, që së bashku me të janë të përfaqësuara në QNOD.

Përparësi i jepet ruajtjes së hapësirës ujore nga vija e bregut e deri në një distancë më të vogël se 3000 metra ose izobatën 40 metra, atëherë kur kjo thellësi arrihet në një distancë të vogël nga gjuetia me çfarëdo rrjete me rrethim mbi tre milje ose izobatën 50 metra, atëherë kur kjo thellësi arrihet në një distancë më të vogël nënkuptohet ndalimi kategorik i peshkimit me trata fundore, turbosofiante e pellaçjike tërheqëse.

Kjo është arsyeja pse i jepet më shumë rëndësi sistemit të kontrollit të peshkimit të paligjshëm nga ana e strukturave shtetërore të përmendura më sipër.

Ky sistem kontrolli zbatohet në të gjithë veprimtarinë e peshkimit dhe veprimtari të tjera të lidhura me të, në gjithë territorin e ujërave detare që i nënshtrohen sovranitetit apo juridiksionit të Republikës së Shqipërisë. Këtu përfshihen edhe veprimtaritë e ushtruara nga anije me flamur të huaj apo të regjistruara në vendet e tjera.

Ky sistem përfshin gjithashtu, edhe veprimtaritë e anijeve të peshkimit me flamur shqiptar, të cilat veprojnë në ujërat e vendeve të tjera dhe në det të hapur, pa paragjykimin e dispozitave të veçanta, të marrëveshjeve të peshkimit të ratifikuara ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe një vendi tjetër, ose të konventave ndërkombëtare, ku Republika e Shqipërisë është palë.

Për të vëzhguar pozicionimin dhe për të rritur kontrollin e sigurinë e anijeve të peshkimit, po krijohet sistemi i vëzhgimit të anijeve të peshkimit (SVA) satelitor, pjesë përbërëse e sistemit të kontrollit të Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD). SVA-ja do të zbatohet për të gjitha anijet e peshkimit, me gjatësi më të madhe se 12 metra gjatësi totale, kudo që ato kryejnë veprimtari, si dhe për anijet e peshkimit, që përshkojnë



ujërat e një vendi tjetër, vetëm nëse ky vend ka pranuar detyrimin e përdorimit të SVA-së.

Të gjitha anijet e peshkimit, me flamur shqiptar, detyrimisht duhet të kenë të instaluar pajisjet funksionale për lokalizimin nëpërmjet satelitit. Këto pajisje do të mundësojnë komunikimin e një anije peshkimi, njëkohësisht, me shtetin shqiptar dhe me shtetet e tjera bregdetare, të interesuara për pozicionimin e saj gjeografik dhe nëse është e nevojshme, edhe për sforcën e peshkimit. Në rast të një force madhore, informacionet e mësipërme mund të komunikohen nëpërmjet një sistemi radioje të autorizuar për këtë qëllim.

Kapitenët e anijeve shqiptare të peshkimit, të përfshira në sistemin SVA janë të detyruara të garantojnë funksionimin perfekt dhe të vazhdueshëm të pajisjeve të lokalizimit satelitor dhe të transmetimit të të dhënave. Transmetimi kryhet në frekuencën ditore, të parashikuar, për të lejuar organet përkatëse të Republikës së Shqipërisë ose të vendeve të tjera bregdetare, të interesuara të kryejnë kontrollin efektiv të anijeve të peshkimit.

Vëzhgimin e veprimtarisë dhe të sforcës së peshkimit e kryen Qendra e Kontrollit të Peshkimit (QKP). Qendra e Kontrollit të Peshkimit do të vëzhgojë anijet e peshkimit me flamur shqiptar, pavarësisht nga ujërat ku ato peshkojnë ose nga porti ku ndodhen, si dhe anijet e vendeve të tjera me flamurin e vendit të tyre ku zbatohet SVA-ja dhe që kryejnë veprimtari në ujërat nën sovranitetin ose juridiksionin e Republikës së Shqipërisë.

Gjithashtu, detyrë funksionale e Qendrës së Kontrollit të Peshkimit është të zbatojë procedurat e përpunimit automatik, ruajtjes dhe transmetimit elektronik të të dhënave dhe të rifillimit të punës në rastet e defekteve të sistemit. Qendra e Kontrollit të Peshkimit bashkëpunon me shtetet e tjera bregdetare fqinje.

Të dhënat e transmetuara nga anijet, që mbajnë flamurin shqiptar, ndaj të cilave zbatohet SVA-ja, mund t'i vihen në dispozicion, pas paraqitjes së një kërkesë me shkrim Komisionit European, sipas mënyrave të përcaktuara.

Veprimtaria e Inspektoratit të Peshkimit duhet të garantojë, që masat e marra prej tij të mënjanojnë ndërhyrjet e panevojshme në veprimtarinë normale të peshkimit, si dhe të mos diskriminojnë sektorë apo anije të caktuara peshkimi.

Kapitenët e anijeve shqiptare të peshkimit, të cilët dëshirojnë të përdorin, për zbarkimin e prodhimit, portet e një shteti tjetër, të ndryshëm nga shteti shqiptar, duhet të informojnë autoritetet përgjegjëse në atë shtet, së paku katër orë përpara, për:

- a) Pozicionimin e zbarkimit dhe kohën e parashikuar për mbërritjen;
- b) Sasitë e çdo lloji, që do të zbarkojë.

Në rastet e marrëveshjeve specifike me vendin pritës dhe/ose me Komisionin Evropian mund të bëhen përjashtime për disa kategori të anijeve shqiptare të peshkimit, për një periudhë të caktuar dhe të rinovueshme, ose të merren masa për një tjetër periudhë lajmërimi. Kjo do bëhet duke patur parasysh, ndër të tjera, distancën ndërmjet zonës së peshkimit, zonës së zbarkimit dhe porteve ku anijet në fjalë janë regjistruar apo listuar.

Kapiteni i çdo anije peshkimi, me gjatësi të përgjithshme, të barabartë apo më shumë se 15 metra ose përfaqësuesi i tij duhet që pas çdo udhëtimi dhe brenda 48 orësh nga procesi i zbarkimit, të nënshkruajë një deklaratë për

inspektoratin e peshkimit, të vendit ku bëhet zbarkimi. Ata janë përgjegjës për saktësinë e deklaratës, ku jepen të dhëna për sasitë e zbarkuara dhe zonën ku janë zënë.

Veprimtaritë e transbordimit (transferimi i zënieve nga një anije te tjetra) dhe ato të peshkimit, që përfshijnë veprimin e përbashkët të dy apo më shumë anijeve të peshkimit, që kryhen në ujërat, nën juridiksionin apo sovranitetin e Republikës së Shqipërisë, si dhe veprimtaritë e transbordimit, që ndodhin në portet shqiptare, mund të autorizohen nga Inspektorati i Peshkimit. Kapitenët e anijeve të peshkimit në fjalë zbatojnë kushtet e përcaktuara më poshtë:

- a) Respektimin e vendit të autorizuar;
- b) Proçedurat e inspektimit dhe të vëzhgimit;
- c) Mënyrat dhe kushtet e regjistrimit e të komunikimit të veprimtarisë së transbordimit dhe të sasive të transborduara. Kjo pikë nuk zbatohet për veprimtarinë e gjuetisë, me çift pellagjik të kryer nga anije peshkimi.

Kontrolli i veprimtarisë së peshkimit i organizuar nga QNOD-ja dhe përfaqësuesit e peshkimit në këtë qendër, synon jo vetëm kontrollin e zbatimit të legjislacionit të peshkimit dhe akuakulturës, por edhe të gjithë legjislacionit detar të Republikës së Shqipërisë. Hapësira gjeografike ku realizohen këto kontrole dhe operacione të zbatimit të legjislacionit përfshin:

- Portet detare të Republikës së Shqipërisë.
- Detin territorial dhe ujërat e brendshme detare.
- Zonën ekskluzive ekonomike.

Kontrolli i ligjshmërisë së peshkimit përfshin disa aktivitete të rëndësishme ekonomike dhe lundrimore. Ato janë objekt prioritar për përfaqësuesit e peshkimit në QNOD dhe përfshijnë kontrollin e sforcos së peshkimit.

#### **4.1 Kontrolli i sforcos së peshkimit**

Subjektet e peshkimit komunikojnë me inspektoratin e peshkimit, nëpërmjet një raporti të quajtur “raporti i sforcos”, për informacionet e mëposhtme:

- a) Emrin, numrin e identifikimit, identifikimin e thirrjes dhe emrin e kapitenit të anijes;
- b) Pozicionin gjeografik të anijes, për të cilën po raportohet;
- c) Datën dhe orën e:
  1. Çdo dalje dhe hyrje në një port;
  2. Çdo hyrje në një zonë (kuadrat) peshkimi;
  3. Çdo dalje nga një zonë (kuadrat) peshkimi;
- d) Zënie në bord, sipas llojeve, në kilogram peshë e gjallë.

Anijet e peshkimit, që zhvillojnë veprimtari në vijat ndarëse të zonave të peshkimit dhe që i kalojnë këto zona më shumë se një herë, në harkun e 24 orëve, për të peshkuar brenda këtyre zonave më shumë se 5 milje, duhet të raportojnë hyrjen e parë dhe daljen e fundit të kryera në 24 orë.

Kapitenët e anijeve të peshkimit ose përfaqësuesit e tyre njoftojnë menjëherë inspektorët e peshkimit dhe QNOD-në për çdo ndryshim të informacionit, në rastet kur kryejnë veprimtari peshkimi në vijat ndarëse të zonave të peshkimit dhe për këtë qëllim, hartojnë “raportin e sforcos”, në intervale 24 orësh, menjëherë pas hyrjes ose daljes së parë nga zona.

## **5. Kontrolli mjedisor detar dhe ekuilibri ekologjik**

Sipas përcaktimeve të nenit 13 paragrafi i parë i Kodit Detar, me mjedis detar kuptohen pasuritë e nënujit, të sipërfaqes së fundit dhe nëntokës së fundit të detit si pjesë e pasurisë kombëtare të shtetit shqiptar. Ai shtrihet gjatë gjithë vijës së bregdetit shqiptar dhe vazhdon deri në kufirin e zonës ekonomike ekskluzive. Mjedisi detar përbëhet nga:

- Vija e bregdetit shqiptar,
- Plazhet, portet, radat e porteve dhe territoret tokësore të tyre,
- Lagunat, grykëderdhjet e lumenjve në det, liqenet e vijës së ujit që komunikojnë vazhdimisht ose përkohësisht me detin,
- Ujërat e brendshme detare, territoriale dhe ekonomike sipas përcaktimit të nenit 12 të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë.

Mjedisi detar është pjesë përbërëse e mjedisit të Republikës së Shqipërisë dhe në mbrojtje të pastërtisë së tij vepron të gjitha aktet ligjore dhe nënligjore që mbrojnë mjedisin në Shqipëri si edhe konventat, protokollet, marrëveshjet ndërkombëtare, në të cilat Republika e Shqipërisë është palë.

Organet qendrore dhe vendore, organizatat shoqërore dhe shtetasit kanë për detyrë të ruajnë pastërtinë e mjedisit detar dhe ta mbrojnë atë nga ndotjet dhe dëmtimet. Në mënyrë të veçantë janë të detyruar të mbrojnë mjedisin detar dhe të zbatojnë dispozitat ligjore në fuqi:

- a) Personat juridikë e fizikë, publikë dhe privatë, vendas ose të huaj, që e përdorin mjedisin detar ose ushtrojnë veprimtari të ndryshme në të;
- b) Të gjitha pajisjet dhe shërbimet e instaluar në bregdet;
- c) Çdo mjet lundrues, që ndodhet ose lundron nëpër mjedisin detar;
- d) Mjetet aeronautike që fluturojnë mbi mjedisin detar.

### **5.1 Veprimtaritë e ndaluara me burim rreziku të shtuar për mjedisin detar**

Veprimtaritë me burim rreziku të shtuar për mjedisin detar janë gjithmonë të pranishme për aq kohë sa në këtë mjedis do të realizohen aktivitete njerëzore private ose publike. QNOD koordinon operacionet për kontrollin e zbatimit të ligjit të anijeve (njësive) të Rojës Bregdetare të cilat kanë një nga misionet e tyre kryesore, mbrojtjen e mjedisit detar dhe të ekuilibrit arkeologjik detar së bashku me inspektoratet e tjera shtetërore. Pavarësisht që autoriteti i drejtimit qendror shtetëror për këto aktivitete i takon Ministrisë së Mjedisit, kjo e fundit ia ka deleguar këtë autoritet Rojës Bregdetare.

Në mjedisin detar ndalohet:

- Hedhja e lëndëve dhe e mbetjeve të rrezikshme helmuese e plasëse;
- Hedhja e substancave dhe e lëndëve të rrezikshme helmuese dhe detergjenteve;
- Derdhja e hidrokarbureve dhe e ujërave të ndotura;
- Hedhja e lëndëve dhe e materialeve të ngurta, të çfarëdo natyre dhe lloji, me përjashtim të mjeteve e pajisjeve të peshkimit, të lëndëve e mjeteve të nevojshme për ndërtimin e porteve, pontileve e konstruksioneve të tjera, sipas projekteve të miratuara nga Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave dhe në kushtet e përcaktuara prej saj;

- Hedhja e mbeturinave dhe e çdo lloj lëndë nga anijet, platformat, instalimet dhe nga bregdeti;
- Transportimi i lëndëve dhe i mbetjeve të rrezikshme;
- Fundosja e anijeve, e ngarkesave dhe e mallrave të çdo lloji e tipi;
- Fundosja dhe braktisja e çdo lloj instalimi që ka shërbyer për veprimtari të ndryshme;
- Ndërtimi dhe vënia në funksionim e pajisjeve që lëshojnë rrezatim jonizues;
- Djegia e lëndëve dhe e materialeve të çdo lloji;
- Hyrja në porte me balliste të papastra e mjeteve detare të çfarëdo lloji, tipi e tonazhi.

Kontrolli i mjedisit detar dhe i veprimtarive që zhvillohen në të ushtrohet drejtpërsëdrejti nga Inspektorati i Mjedisit, nga kapiteneritë e porteve, nga organet shtetërore që kanë liçensuar veprimtaritë, si edhe nga organe të tjera të përcaktuara me ligj. Koordinimi i tyre me njësitë (anijet) e Rojës Bregdetare realizohet nga QNOD-ja.

*Objekti i kontrollit.* Kontrolli i mjedisit është i përhershëm dhe i vazhdueshëm. Ai ushtrohet për gjendjen dhe cilësitë e mjedisit detar, për elementet e faktorët natyrorë e njerëzorë të tij, për të vëzhguar e regjistruar ndryshimet e tyre. Inspektorati i Mjedisit kontrollon ndikimet e veprimtarive në mjedisin detar, si i zbatojnë ato kërkesat e legjislacionit mjedisor dhe kushtet e vëna në lejen mjedisore. Për kryerjen e detyrave të tij, Inspektorati i Mjedisit bashkërendon punën me kapiteneritë e porteve, me policinë e kufirit dhe migracionit dhe kryesisht me rojën bregdetare të Republikës së Shqipërisë.

Rregullat për administrimin e mbeturinave në mjedisin detar përcaktohen me udhëzim të përbashkët të Ministrit të Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave, Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit dhe Ministrit të Turizmit, Kulturës, Rinisë dhe Sporteve. Kontrolli i zbatimit të tyre në hapësirën detare realizohet me anë të operacioneve të kombinuara, të drejtuara nga QNOD-ja.

## **5.2 Përballimi i ndotjeve**

Çdo person që vëren ndotje të mjedisit detar është i detyruar të njoftojë kapitenerinë e portit, Agjensinë Rajonale të Mjedisit ose organin shtetëror më të afërt. Kapiteni i anijes, operatori i platformës dhe personi i barazuar me ta në veprimtari të tjera të dëmshme, njofton kapitenerinë e portit. Të gjitha këto, por edhe informacione të tjera përbëjnë bazën fillestare të të dhënave që e detyrojnë QNOD-në të ndërmarrë veprimtari koordinative të një operacioni të ardhshëm për përballimin e ndotjeve. Në fazën e fillimit të planifikimit të këtij lloj operacioni duhet të listohen këto të dhëna:

- a) Emrin dhe të dhëna të tjera të njoftuesit;
- b) Vendndodhjen e ndotjes;
- c) Kohën e ndodhjes e të konstatimit;
- d) Përshkrimin e ndotjes;
- e) Tipin dhe sasinë e ndotësit;
- f) Kushtet e motit e të detit;

Kapiteneria e portit që bën verifikimin e njoftimit, menjëherë vë në dijeni QNOD-në, Ministrinë e Punëve Publike dhe Transportit, Ministrinë e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave, si edhe qeverisjen vendore në territorin e së cilës ka ndodhur ndotja.

*Pastrimi i ndotjes.* Operacionet për pastrimin e ndotjeve të mjedisit detar zhvillohen nga personat dhe subjektet e ngarkuara me ligj. QNOD-ja në këtë rast luan rolin e njësisë qendrore koordinative.

Në rast ndotjeje të madhe, gjendja përballohet me operacione pastrimi të cilat organizohen dhe zbatohen, sipas kërkesave të ligjit Nr.8756, datë 26.3.2001 “Për emergjencat civile”.

## **6. Kontrolli i zbatimit të ligjit për turizmin dhe sportet e ujit**

Veprimtaria për lundrimin turistik rregullohet me akte nënligjore të përbashkëta ndërmjet ministrive që mbulojnë fushat përkatëse, si dhe tarifat për llojin e lundrimit turistik që ushtrohet.

Operacionet që kryhen për zbatimin e ligjit për kontrollin dhe turizmin ujqor dhe nënujqor administrohen nga Ministria e Turizmit, Kulturës, Rinisë dhe Sporteve.

Me aktivitete turistike dhe sporte ujore nënkuptohen: lundrimi sportiv dhe mësimor, lundrimi me rrema, lundrimi me vela, parasailing, lundrimet cruiz, lundrimet argëtuese me motorët e detit, lundrimet me jahte dhe mjete të tjera të kënaqësisë, zhytjet sportive etj.

Lundrimet turistike që kryhen me të njëjtët persona (anija vjen dhe largohet me të njëjtët persona) kryhet pa liçence. Lundrimet turistike që kryhen duke transportuar persona nga një port në tjetrin kryhet me liçence nga Ministria e Punëve Publike dhe Transportit.

Lundrimet turistike cruiz janë lundrime të gjata 7-15 ditore me itinerar disa porte të ndryshme të cilat organizohen nga agjensitë turistike mbi bazën e programeve dhe paketave turistike. Ky lloj aktiviteti kryhet pa liçence dhe njoftimet bëhen nga agjensitë detare minimalisht pesë ditë para.

Lundrimet me jahte (Yahting) janë të organizuara mbi bazën e shoqatave të klubeve të jahteve. Të gjithë jahtet me flamur të huaj mund të prekin portet e Republikës së Shqipërisë pa njoftim duke i bërë thirrje kapitenerisë sapo hyjnë në afërsi të portit. Ky lloj aktiviteti kryhet pa liçence.

Regatat janë gara sportive me vela që zhvillohen mbi bazën e programeve të caktuara nga klubet dhe shoqatat përkatëse nga njëri vend në tjetrin. Ky lloj aktiviteti kryhet pa liçencë duke njoftuar paraprakisht mbi pjesëmarrësit.

Lundrimet e tjera argëtuese që zhvillohen me parasail dhe motorët e detit zhvillohen në përputhje me kriteret e VKM, Nr.343 datë 12.5.2010 “Për mjetet lundruese që lejohen të qarkullojnë në zbatim të moratoriumit për mjetet motorike lundruese të Republikës së Shqipërisë.”

Mjetet lundruese sportive nën 20NT i nënshtrohen kërkesave dhe sanksioneve të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë dhe ligjit Nr.8663 datë 18.9.2000 “Për regjistrimin, klasifikimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollit të mjeteve lundruese me motor nën 20NT”.

Nëse jahti ose skafi i huaj lundron pa leje në ujërat e brendshme të Republikës së Shqipërisë dhe nuk pranon të hyjë në port, për të marrë lejen ai

ndëshkohet në përputhje me nenin 372 pika (b) të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë.

Pronari ose drejtuesi i skafit dënohet me një gjobë sipas nenit 377 pika “a” dhe nenit 378 të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë nëse injoron urdhrat e dhënë nga zyra e kapitenerisë së portit për të dalë në det për dhënie ndihme anijeve në flakë ose në rrezik të çdo lloji.

Pronari ose drejtuesi i një jahti ose skafi ndëshkohet në përputhje me nenin 379 pika “a” dhe “b” të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë nëse nuk njofton zyrën më të afërt të kapitenerisë së portit ose organet përkatëse të zonës ku është ndotur prona detare.

Pronari ose drejtuesi i një skafi ose jahti ndëshkohet në përputhje me nenin 375 pikat “a”, “b” dhe “c” të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë:

- Nëse përdor ose shfrytëzon pa leje një pronë detare për qëllime tregtare;
- Nëse ndërton, bën shtesa në një ndërtesë ose e rindërton atë në pronën detare ose zgjeron sipërfaqen tokësore në drejtim të detit, duke e mbushur atë, pa miratimin e institucioneve përgjegjëse.

Lundrimi sportiv me rrema kryhet përgjatë bregut, me lanca me rrema dhe pa liçencë.

Të gjitha mjetet e vogla për lundrimin sportiv dhe turistik duhet të jenë të regjistruara në kapitenerinë e portit, në policinë kufitare dhe migracionit, në përputhje me ligjin Nr.8663 datë 18.9.2000 “Për regjistrimin, klasifikimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollit të mjeteve lundruese me motor nën 20NT” dhe të drejtohen nga persona të certifikuar. Distancat e lundrimit të tyre janë të përcaktuara në Çertifikatën e Sigurisë të lëshuar nga Regjistri Detar Shqiptar në dokumentat e kapitenerisë dhe në përputhje me ligjin Nr. 8663 datë 18.9.2000 “Për regjistrimin, klasifikimin, mënyrën e përdorimit dhe kontrollit të mjeteve lundruese me motor nën 20NT”.

Zhytjet sportive kryhen si veprimtari të planifikuara nga shoqata të miratuara, me leje nga Ministria e Turizmit, Kulturës, Rinisë dhe Sporteve, ku specifikohet programi, emrat e personave, mjetet detare, zona ku do të kryhet aktiviteti. Një kopje e kësaj leje i dërgohet paraprakisht QNOD-së, Rojës Bregdetare, Policisë Kufitare dhe Migracionit dhe Kapitenerisë së Porteve.

## **7. Kontrolli dhe ruajtja e pasurive detare dhe nëndetare**

### **7.1 Përshkrimi i pasurive detare e nëndetare**

Me pasuri detare e nëndetare nënkuptohen burimet natyrale që konsistojnë në mineralet, burimet e tjera jogjallore të fundit të detit dhe nënujit, së bashku me organizmat e gjalla që i përkasin specieve sedentare, që do të thotë, organizmave të cilat, në kohën e të mbledhurit, ose janë të palëvizshme, ose poshtë fundit të detit, ose janë të pamundura të lëvizin në kontakte fizike konstante me fundin e detit ose nënujin.

Janë në pronësi të shtetit: ujërat e brendshme, deti territorial, vija bregdetare, ujërat e liqeneve dhe të lumenjve të lundrueshëm, trojet, kalatat e çdo objekt tjetër i paluajtshëm në territorin e portit, përfshirë muret rrethuese të tij dhe akuatoriumin, si dhe instalimet e sinjalizimit, të ndriçimit dhe të komunikimit brenda territorit të portit, në kanalin hyrës dhe në radë (neni 19 i Kodit Detar).

Janë në pronësi të subjekteve publike ose private makineritë dhe instalimet portuale, pajisjet e tjera, objektet e lëvizshme portuale dhe mjetet detare, platformat detare dhe pajisjet mbi e nënujore nga çasti i dhënies së lejes së veprimtarisë.

Me ligj të veçantë mund të ndalohej pronësia e subjekteve private në lloje të caktuara mjetesh lundruese:

- Mjetet lundruese të mbytura në zhytje të plotë brenda detit territorial dhe detit të brendshëm të Republikës së Shqipërisë.
- Mjetet lundruese të braktisura kalojnë në pronësi të shtetit në përputhje me nenin 65 të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë.
- Anijet e mbytura që bëhen pronë e shtetit shqiptar në përputhje me nenin 65 të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë.
- Pasuritë e gjalla dhe jo të gjalla që ndodhen në zonën ekonomike ekskluzive dhe shelfin kontinental, ku shteti shqiptar ka të drejtat e sovranitetit për qëllimet e eksplorimit dhe shfrytëzimit të burimeve natyrore të tij.

Të drejtat e referuara në paragrafin e mësipërm janë ekskluzive në sensin që nëse shteti shqiptar nuk eksploron shelfin kontinental ose nuk shfrytëzon burimet natyrore të tij, asnjë shtet nuk mund të ndër marrë këto aktivitete pa konsensusin e shprehur të shtetit shqiptar.

Të drejtat e shtetit shqiptar mbi pasuritë në shelfin kontinental nuk ndikojnë në statusin ligjor të ujërave dhe hapësirës ajrore fqinjë mbi këto ujëra (neni 77 i UNCLOS).

## **7.2 Mbrojtja e pasurive detare e nëndetare**

Ruajtja dhe kontrolli i pasurive në posedim të shtetit shqiptar sipas së drejtës ndërkombëtare detare (UNCLOS) dhe ligjeve të shtetit shqiptar ushtrohet nëpërmjet institucioneve dhe agjensive të zbatimit të ligjit në det.

Institucionet dhe agjensitë e zbatimit të ligjit në det gëzojnë të drejtën e kontrollit të pasurive në detin dhe nëndetin, përfshi inspektimin, arrestimin dhe procedurat gjyqësore sipas nenit 73 të UNCLOS.

Ushtrimi i të drejtave të shtetit bregdetar mbi shelfin kontinental nuk duhet të thyejë ose rezultojë në ndërhyrje të pajustificueshme për lundrimin dhe të drejta të tjera dhe liritë e shteteve të tjera, si parashikohet në konventën e UNCLOS.

Shfrytëzimi i këtyre pasurive nga subjekte juridiko-civile, publike e private, bëhet në bazë të rregullave të Kodit Detar dhe të dispozitave ligjore të veçanta.

Në rast se një anije që lundron brenda detit territorial shqiptar gjen mallra ose sende të cilat i përkasin kësaj anije, ajo i merr ato duke njoftuar kapitenerinë e portit më të afërt për sa ka ndodhur.

Në rast se mallrat dhe sendet e gjetura nuk janë të vetë anijes ato duhen dorëzuar në portin më të afërt duke njoftuar autoritetet portuale (kapiteneritë e porteve, autoritetet doganore, policinë kufitare dhe të migracionit).

Kundravajtjet dënohen me gjobë sipas Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë.

Sendet e kategorive (flotesome<sup>2</sup>, jetsome<sup>3</sup>, lagan<sup>4</sup>, ëreck<sup>5</sup>, lighterage<sup>6</sup>) të hedhura nga anijet për arsye të ndryshme duhet të raportohen në kapitenerinë e portit më të afërt ose në QNOD brenda 48 orëve.

Kur një anije, pjesë ose pajisje të saj, ose mallra janë të mbytura në zonën e portit, në radë ose në detin territorial dhe pengohet lundrimi ose kryerja e punimeve hidrografike, kapiteneritë e porteve veprojnë në përputhje me kërkesat e nenit 178 të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë.

Sendet dhe mallrat e dorëzuara mbahen deri në një afat të caktuar për tu zgjidhur pronësia dhe kur ky afat kalon ato shiten. Sendet dhe mallrat e lehta për tu prishur dhe skaduar shiten menjëherë.

Në rastet e arrestimit ose bllokimit të anijeve të huaja shteti shqiptar, menjëherë do të njoftojë shtetin flamurin e të cilit mban anija, nëpërmjet kanaleve përkatëse për veprimet e marra dhe të çdo dënimi të vendosur.

## **8. Kontrolli dhe ruajtja e vlerave arkeologjike e historike**

Të gjitha vlerat arkeologjike e historike që ndodhen në detin (nëndetin) territorial dhe në detin (nëndetin) e brendshëm të Republikës së Shqipërisë janë trashëgimi e shtetit shqiptar e mbrohen me ligj.

Të gjitha ekspeditat studimore, arkeologjike, rievime topografike etj, bëhen vetëm me miratim të autoriteteve përkatëse të shtetit shqiptar dhe me pjesëmarrjen e specialistëve shqiptarë. Një kopje e materialeve të studimit i dorëzohet autoriteteve përkatëse shqiptare.

Leja, planet përkatëse dhe subjektet që merren me kërkimet e studimet arkeologjike në det dërgohen paraprakisht në QNOD në institucionet dhe agjensitë e tjera të kontrollit e zbatimit të ligjit në det.

Zonat arkeologjike detare, zonat e ndaluara dhe objektet detare me vlerë historike shpallen si të tilla me ligj.

Ndalohet zhytja, eksplorimi dhe marrja e objekteve dhe sendeve nga objektet arkeologjike e zonat detare të ndaluara e mbrojtura me ligj.

Zhytësit sportivë dhe admiruesit e natyrës nënujore kryejnë aktivitetin e tyre në përputhje me rregullat dhe ligjet në fuqi dhe nuk kanë të drejtë të mbledhin sende ose objekte me vlerë historike dhe arkeologjike në fundin e detit, në shpella dhe në objektet e mbytura të mbrojtura me ligj.

Nëse anijet e peshkimit, dragat dhe anijet që kryejnë punime gërmimi në det gjejnë sende të cilat i përkasin trashëgimisë kulturore dhe arkeologjike të shtetit shqiptar duhet të njoftojnë kapitenerinë më të afërt dhe QNOD-në e cila njofton organet kompetente që i marrin në dorëzim.

---

<sup>2</sup> . Sendet lundruese që gjenden në det pas shkatërrimit të anijes.

<sup>3</sup> . Mallrat që hidhen në det për të lehtësuar anijen kur ka rënë në cekinë anija ose në raste të tjera të ngjashme me këto.

<sup>4</sup> . Sendet që hidhen nga anijet në det dhe sipër tyre hidhet një bovë ose një shenjë tjetër lundruese për të treguar pozicionin e saktë të tyre.

<sup>5</sup> . Anije ose objekt detar i mbytur.

<sup>6</sup> . Mallra ose sende të shkarkuara nga anija në det për të lehtësuar ngarkesën në rastet e emergjencës.



Nxjerrja dhe trafikimi i sendeve detare me vlerë arkeologjike dhe historike dënohet me ligj në përputhje me procedurat e Kodit Penal të Republikës së Shqipërisë.

## **9. Operacionet e kërkim – shpëtimit e dhënies së ndihmës**

Në skenarin shumë dinamik detar, operacionet e kërkimit dhe të shpëtimit do të jenë gjithmonë të pranishme. Ato do të zhvillohen në përputhje me situatën konkrete të emergjencës apo të fatkeqësisë, që mund të ndodh në situatën detare. Këto situata do të ndiqen dhe menaxhohen nga Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare dhe do të drejtohen e realizohen nga Roja Bregdetare Shqiptare.

Në të gjitha rastet e ngjarjeve dhe fatkeqësive në det, për të realizuar objektiva pozitive në një kohë optimale, operacionet e kërkim- shpëtimit dhe të dhënies së ndihmës në det duhet të menaxhohen dhe drejtohen sipas metodologjive standarte të miratuara.

### **9.1 Metodologjia e drejtimit të operacioneve të kërkim – shpëtimit**

Metodologjia e kryerjes së operacioneve të kërkimit, pavarësisht nga larmia e ngjarjeve që ndodhin në situatën dhe skenarin detar, kalon në disa hapa të përgjithshme të unifikuara. Këto hapa metodologjike dhe proceduriale burojnë nga baza ligjore (kombëtare dhe ndërkombëtare), faktorët vendimtarë që konsiderohen dhe pjesëmarrja shumë e madhe e aktorëve veprues (aktivë) në situatat e fatkeqësive dhe emergjencave. Për të realizuar rendimente të larta në shfrytëzimin e kapaciteteve operacionale të njësive (agjensive) që merren me organizimin konkret të operacioneve të kërkimit dhe shpëtimit në det është e domosdoshme që nga pikëpamja metodologjike operacionet e kërkimit, shpëtimit dhe të dhënies së ndihmës të zhvillohen sipas procedurave standarte. Këto procedura duke qenë të unifikuara lehtësojnë ndërveprimin e forcave dhe për rrjedhojë rritin rendimentin dhe ulin koston e operacioneve në det.

Larmia e veprimeve gjatë operacioneve të kërkimit, shpëtimit dhe dhënies së ndihmës në ngjarjet e fatkeqësive të emergjencave detare është shumë e madhe. Grupet e anijeve dhe vetë anijet në përgjithësi rezultojnë me kapacitete të ndryshme si në drejtim të cilësisë së kërkimit, ashtu dhe në shpejtësinë dhe mjaftueshmërinë e dhënies së ndihmës. Megjithatë për të rezultuar të suksesshme përpjekjet për shpëtim, të gjitha veprimtaritë duhet të zhvillohen sipas këtyre procedurave metodologjike (të dhëna kronologjikisht):

- *Planëzimi i veprimtarive zhvendosëse të grupit të kërkimit*, duke patur në konsideratë vendndodhjen, kursin e lëvizjes dhe shpejtësinë e parashikuar, për të arritur në vendin ku ka ndodhur fatkeqësia detare.
- *Rregullat dhe mënyrat e kryerjes së lundrimit të përbashkët të grupit të anijeve deri në rajonin e kërkuar*. Elementët e rreshtimit dhe llojet që përdoren gjatë këtij lundrimi janë të domosdoshme të njihen dhe të përdoren të unifikuara nga ana metodologjike.
- Në rastet kur grupet e kërkimit formohen nga anije të ndryshme (që vijnë nga rajone të ndryshme) janë të rëndësishme *përcaktimi i masave lundrimore të sakta* që sigurojnë parrezikshmërinë e operacionit. Mbahet

në konsideratë parrezikshmëria jo vetëm ndaj anijembyturve (fatkeqëve), por edhe për anijet që formojnë grupin e kërkimit.

- Metodika e llogaritjes teorike dhe praktike e sipërfaqes së rajonit ku do të zhvillohet kërkimi përfshin kryesisht anën grafike dhe matematikore të stafit lundrues që organizon dhe drejton kërkimin. Ajo bazohet në kushte të njohura teknike, lundrimore dhe meteorologjike të lidhura këto me gjendjen konkrete fizike të mjeteve detare në fatkeqësi.
- Për të rezultuar të suksesshme dhe për t'i kthyer në realitet pozitiv teknikat metodologjike të llogaritura, gjatë operacionit në det zbatohen *proçedura standarte të drejtimit, vrojtimit dhe zbulimit për anijet dhe njerëzit që kanë rënë në fatkeqësi*. Në varësi të situatës dhe gjendjes së kushteve meteorologjike dhe në përputhje me to, gjatë kërkimit ndërtohen dhe manovrohet në formacione të larmishme kërkimi. Edhe këto lloj formacionesh dhe veprimtarish standartizohen dhe duhet të jenë të përvetësuara në nivel të lartë nga pjesëmarrësit e të gjitha niveleve në operacion.
- Kurorëzimi me sukses i një operacioni kërkimi dhe shpëtimi përfundon me dhënien e ndihmës. Kjo ndihmë duhet të realizojë *nxjerrjen nga fatkeqësia apo emergjenca të njerëzve dhe mjeteve detare*, duke patur përparësi shpëtimin e jetëve njerëzore. Avaritë e ndryshme të mjeteve detare që zakonisht janë hapi fillestar dhe burimi i humbjes së jetës së njerëzve konsiderohen njëlloj të rëndësishme.

Në operacionet e kërkimit dhe shpëtimit në det, njohja e mirë dhe e njëllojtë e standarteve metodologjike të mësipërme është e domosdoshme. Duke patur dinamikë dhe ndryshueshmëri relativisht të lartë, në kohën e mbërritjes në rajonin e fatkeqësisë dhe të kërkimit, anije dhe mjete të ndryshme lundrimi, vetëm kështu do të jenë në gjendje të ndihmojnë. Futja në kohën dhe në vendin e duhur në formacionin e anijeve që marrin pjesë në operacion, rrit në mënyrë lineare kapacitetet e grupeve të angazhuara në kërkim- shpëtim.

## **9.2 Planëzimi dhe shpejtësia e kërkimit**

Në përgjithësi, të gjitha aktivitetet e operacioneve të kërkimit dhe shpëtimit janë të parashikuara në plane dhe programe paraprake të veprimit. Këto plane janë të përqendruara në qendrat e niveleve të ndryshme të ndërtuara dhe struktura për realizimin e këtyre aktiviteteve që normalisht përfshijnë shumë aktorë. Në mënyrë të veçantë dhe në varësi të situatës dhe skenarit konkret detar, rëndësi i kushtohet planëzimit të veprimeve të grupit të anijeve (anijes) që do të realizojnë një kërkim konkret. Në përputhje me planëzimin paraprak dhe gatishmërinë reale të mjeteve lundruese në dispozicion, duke patur në konsideratë kërkesat që burojnë nga ngjarja që po ndodh (skenari) dhe niveli i saj i rrezikut, përditësohet me shpejtësi planëzimi konkret. Në radhë të parë, ky planëzim merr në konsideratë:

- a) Nevojën për anije (mjete lundruese) për të formuar një grup që të jetë në gjendje të mbulojë sipërfaqen detare të parashikuar si rajon i mundshëm i vendndodhjes së njerëzve në fatkeqësi.
- b) Vendimin, kursin dhe shpejtësinë e grupit të kërkimit (ose anijes), për ta çuar atë në kohën më të shkurtër që lejojnë kushtet e motit dhe ato teknologjike në rajonin ku ka ndodhur fatkeqësia.
- c) Nisur nga sasia e mjeteve në dispozicion në kohën e fillimit të operacionit, nga sasia dhe lloji i anijeve që parashikohet të afrohen në rajon, planifikohet edhe mënyra e lundrimit të përbashkët, format dhe metodat e kërkimit dhe radha e dhënies së ndihmës.

Koordinimi dhe fuqizimi i veprimtarive të kërkim – shpëtimit të rojës bregdetare me mjete shtesë nga institucionet e tjera shtetërore ose private, realizohet nga QNOD-ja e cila shërben si qendër kombëtare për kërkim - shpëtimin.

### **9.3 Mënyra e tregimit të vendit të fatkeqësive**

Vendi i njërive (grupit, anijes) që është planizuar të marrë pjesë mund të tregohet në dokumente dhe në fakt, në disa mënyra. Më të praktikuarat mund të jenë:

- Me koordinatat gjeografike (gjerësia gjeografike, gjatësia gjeografike) të nxjerra nga harta detare ose nga G.P.S.
- Me sistemimin e koordinatave polare (drejtimi- pelengu dhe distanca e anijes – grupet nga çdo lloj pike e njohur gjeografike).
- Me sistemin e hartave të koduara të rajonit, të ndërtuara posaçërisht për operacionet e kërkimit dhe shpëtimit dhe që janë në përdorim nga QNOD-ja.

*Koordinatat gjeografike* ( $\zeta$  gjerësia dhe  $\lambda$  gjatësia) si rregull përdoren për të treguar vendin e anijes (grupit) gjatë raportit mbi vendndodhjen kur zihet pozicioni ose gjatë raportimit reciprok në grup.

*Sistemi i koordinatave polare.* Zakonisht përdoret për orientimin e anijeve (grupeve) në formacionin e përbashkët të lundrimit, për të zënë vendin e duhur në formacionin e lundrimit dhe për të orientuar anijet ose helikopterët (avionët) që pritet të takohen me formacionin e lundrimit. Sistemi i koordinatave polare është më i përdorshëm kur lundrimi kryhet pranë bregdetit dhe sigurohet kontakti vizual apo radio teknik (radar) me objektet e dallueshme të buzës së ujit (kepat, grykëderdhjet e lumenjve, lagunat etj). Ai është i cilësisë së lartë dhe pa gabime.

*Hartat e koduara* në përgjithësi përdoren për të thirrur në rajon ose formacion anije dhe mjete fluturuese ose për t'i orientuar ata që të shkojnë sa më shpejt që të jetë e mundur në rajonin ku ka ndodhur fatkeqësia.

Gjatë lundrimit në përbërje të grupit (njësisë), anijet tregojnë sa herë që t'i kërkohet vendndodhjen e tyre në lidhje me anijen drejtuese (flamurtare) të formacionit të lundrimit duke i transmetuar komandantit (drejtuesit të anijes flamurtare) kursin dhe shpejtësinë e tyre.

Pasi ka marrë përgjigje nga të gjitha anijet e grupit (njësisë) komandanti (flamurtari) tregon vendin e tij në një nga dy mënyrat e para, i cili konsiderohet si pikënisje për llogaritjet e mëvonshme.

Në lundrimet e vetmuara, çdo anije duhet të raportojë vazhdimisht vendndodhjen e saj në lidhje me anijen flamurtare dhe pozicionin gjeografik (G.P.S) ose në lidhje me bregun.

Në rast se dyshohet për vendin e vet gjatë lundrimit të përbashkët, çdo anije duhet të kërkojë vendndodhjen e anijes flamurtare, në një moment të saktësuar kohor dhe ta konsiderojë atë si pikënisje për llogaritjet e mëtejshme.

Për të lehtësuar veprimet e komandimit që në fillim të operacionit, përcaktohet ora e saktë e përbashkët. Kontrolli i orës në anije kryhet me anë të sinjaleve të orës së saktë që transmetohet nga radio stacionet e këtyre lloj shërbimeve (kombëtare e ndërkombëtare). Në pamundësi teknike për t'i hapur këto sinjale si orë e saktë konsiderohet ora e dhëne nga Radio Televizioni Shqiptar.

Mënyra e kontrollit të orës kryhet sipas rregullores së posaçme të shërbimit të lundrimit detar.

#### **9.4 Llogaritja e rajonit të kërkimit**

Organizimi i kërkimit dhe shpëtimit në det, zakonisht përfshin hapësira me sipërfaqe relativisht të mëdha. Bazë për të përcaktuar nevojën e mbulimit me anije të hapësirës së mundshme në të cilën mund të gjenden njerëzit apo mjetet që kanë pësuar fatkeqësi është pikërisht sipërfaqja e kësaj hapësire. Për të llogaritur këtë sipërfaqe QNOD-ja merr në konsideratë një gamë të gjerë faktorësh. Këta faktorë përcaktojnë edhe metodologjinë e llogaritjes grafike të kësaj hapësire detare që në rastin konkret quhet "rajon i kërkimit". Më kryesoret dhe më të rëndësishmet e faktorëve dinamike janë:

- Karakteristikat lundruese të mjetit në tërësi dhe reduktimi i mundshëm i tyre në momentin e fatkeqësisë ose në periudhën kur organizohet kërkimi.
- Koha e marrjes së sinjalit të fatkeqësisë dhe koha e transmetimit të tij në strukturat vendim-marrëse dhe ato operacionale që do të veprojnë konkretisht në det.
- Saktësia e pozicionit të mjetit lundrues (anijes) apo të objektit që ndodhet në prag fatkeqësie apo në fatkeqësi detare.
- Distanca detare që ndan rajonin e fatkeqësisë (avarisë) nga vendosjet apo vendndodhjet në det të njësisë (anijeve) të shpëtimit.
- Koha në dispozicion të llojeve të ndryshme të njësive të shpëtimit (anijeve) për tu përgatitur, për tu nisur, për të shkuar në rajonin e fatkeqësisë dhe për tu organizuar në formacione lundrimi për të realizuar kërkimin.
- Mundësia e vrojtimit dhe e zbulimit të mjetit që ndodhet në avari apo fatkeqësi dhe pajisja e tij me mjete të vrojtueshme (drita, sinjale me zë, raketa shenjdhënëse etj).

- Faktorë të tjerë rëndues meteorologjikë, si: temperatura, trysnia, reshjet, pamshmëria , era etj.

Për të përcaktuar madhësinë e hapësirës detare që duhet të kërkohet për të gjetur objektin në avari apo fatkeqësi, komandanti bazohet në parametra që normalisht duhet të kthehen në vlera numerike. Këto parametra bazë janë:

**T** – Koha e dhënies së sinjalit nga objekti tek vendimmarrja dhe grupi i ekzekutimit të urdhrat

**T<sub>1</sub>** – Koha e përgatitjes për dalje nga baza

**T<sub>2</sub>** – Koha e afrimit në rajon dhe zënies së vijës së kërkimit nga grupi i anijeve

**V<sub>1</sub>** – Shpejtësia e rrëshqitjes nga era (e lidhur kjo me cilësitë lundrimore të mjetit në avari)

**V<sub>2</sub>** – Shpejtësia e erës

**V<sub>3</sub>** – Shpejtësia e rrymës detare në rajon

Mbi këto parametra mund të ndërtohet dhe kufizohet grafikisht një hapësirë detare që nga madhësia përafrohet dhe duhet të përfshijë vendndodhjen e mundshme të mjetit lundrues që i ka ndodhur avaria apo është në fatkeqësi. Për të patur një përfytyrim të qartë është e arsyeshme që sipërfaqen detare në të cilën realizohet kërkimi duhet ta ndërtojme sipas një shembulli hipotetik të një situatë emergjente të improvizuar. Në planëzimin paraprak të QNOD-së duhet të parashikohen disa kurse veprimi për rajone të mundshme të hapësirës së kërkim – shpëtimit.

### ***9.5 Manovrimet dhe formacionet e anijeve gjatë operacioneve të kërkim - shpëtimit dhe dhënia e ndihmës për mjetet detare me avari dhe fatkeqësi***

Procedurat për të realizuar një kërkim të suksesshëm të objekteve apo mjeteve detare në fatkeqësi apo avari planëzohen paraprakisht dhe zbatohen porsa grupi i anijeve (anija) të mbërrijë në vijën e fillimit të kërkimit. Format e manovrës që përdoren për të realizuar, në kohën më të shkurtër të mundshme, gjetjen e objektit dhe mundësimin e dhënies së ndihmës përcaktohen nga disa faktorë thelbësorë. Formacioni i lundrimit për kërkimin e objektit do të varet përgjithësisht nga:

- a) *Sipërfaqja e llogaritur* në të cilën duhet të ndodhet objekti në avari apo fatkeqësi. Sa më e madhe të jetë koha e reagimit dhe e afrimit deri në rajonin e fatkeqësisë, aq më e madhe do të jetë edhe sipërfaqja që duhet të kontrollohet dhe kërkohet.
- b) *Gjendja reale meteorologjike e detit dhe e motit* në hapësirën ujore detare të rajonit ku ka ndodhur fatkeqësia. Me kushtet hidrologjike dhe meteorologjike janë të lidhura në masë të ndjeshme kapacitetet vrojtuese të pajisjeve radioteknike dhe opto- elektronike të vendosura në anijet e kërkimit. Në kohë të qetë vrojtimi i objekteve të vogla (tip “gomone”, barka të vogla shpëtimi, salvaxhente të mëdha metalike etj) mund të vrojtohen:

- Me mjete radioteknike

deri 40 kabël

- Me mjete opto-elektronike deri 30 kabël
- Me mjete optike deri 20 kabël

Në kohë me dallgëzim, po këto objekte, kur gjendja e detit është mbi 3 ballë, pothuajse përgjysmohet dhe mbi 4-5 ballë bëhet minimale.

- c) *Sasia e mjeteve lundruese (anijeve) në dispozicion të komandantit të grupit, në çastin që hapet vija e fillimit të kërkimit dhe nisin procedurat e kërkimit.* Komandanti i grupit në vartësi të formës dhe sipërfaqes së nevojshme për kërkim si dhe të sasisë së mjeteve që ka në dispozicion, zgjedh formën dhe formacionin më të përshtatshëm për kërkim.
- d) *Cilësitë fizike, teknike dhe lundrimore të objektit në fatkeqësi dhe avari, në momentin që fillojnë procedurat e kërkimit.* Këto cilësi përcaktojnë në masë të ndjeshme sipërfaqen e vrojtueshme dhe të diktueshme nga pikëpamja e zbulimit të instaluar në anijet që marrin pjesë në operacionin e kërkimit.
- e) *Shpejtësia që zotërojnë dhe atë të lejuar të anijeve veç e veç dhe të grupit të anijeve në përgjithësi, gjatë operacioneve të kërkimit dhe shpëtimit.*

Këto dhe faktorë të tjerë që mund të shfaqen gjatë situatës detare, merren në konsideratë nga komandanti i grupit të kërkimit, gjatë përzgjedhjes dhe caktimit të formacionit të lundrimit dhe manovrës që do të përdorë në operacionin e kërkimit. Përveç këtyre, komandanti konsideron të rëndësishëm edhe:

- Nivelin e stërvitjes së komandantëve dhe ekuipazheve të anijeve, për këto lloj procedurash.
- Pajisjen dhe gjendjen e gatishmërisë teknike e të përdorimit të mjeteve teknike të vrojtimit dhe zbulimit.

Pasi ka analizuar misionin e ngarkuar, mundësitë objektive dhe subjektive që ka për realizimin e tij, vështirësitë dhe kufizimet, komandanti i operacionit të kërkimit, përzgjedh kursin e veprimit dhe vendos që të përdorë formacionin më të përshtatshëm të lundrimit. Në traditën detare këto formacione quhen zakonisht “formacione kërkimi”. Rast pas rasti dhe në përputhje me to, mund të përzgjidhen dhe përdoren këto formacione kërkimi:

- Kërkimi me rrjeshtim të mbyllur;
- Kërkimi me rrjeshtim të hapur;
- Kërkimi në një kuadrat;
- Kërkimi shumëkëndësh;
- Kërkimi me zik – zak të njëtrajtshëm;
- Kërkimi me zik- zak të valëzuar.

Çfarëdo lloj forme manovrimi, që do të përdorë komandanti i grupit të anijeve, ai duhet të plotësojë edhe këto kërkesa:

- Të mundësojë që të bëhet kërkim i njëkohshëm në gjërësinë maksimale të brezit të kërkimit.
- Të mos krijojë hapësira të pambuluara në brezin e kërkimit.
- Të sigurojë drejtim dhe komandim të thjeshtë dhe efektiv gjatë manovrimit në formacione lundrimi të përbashkët për kërkim.

Pavarësisht nga formacioni i përzgjedhur për kërkim, si vijë e fillimit të kërkimit, komandanti i grupit (operacionit të kërkim - shpëtimit) përcakton skajin më të largët të mundshëm të ndodhjes së objektit në avari ose fatkeqësi. Kjo i mundëson komandantit që të përcaktojë:

- Kufijtë (madhësinë) e rajonit të kërkimit;
- Kohën e fillimit të përhapjes së anijeve në formacion kërkimi, dhe
- Kohën e fillimit dhe sidomos të përfundimit të kërkimit.

Pas përfundimit të kërkimit, komandanti i grupit me urdhër të QNOD-së (qendra kombëtare e kërkim – shpëtimit) largohet nga rajoni ose çvendoset për në rajonin bashkangjitur për kërkim. Për të gjitha veprimtaritë e kryera në rajonin e kërkimit, objektivat e realizuara dhe vështirësitë e hasura, komandanti i anijes (grupit) raporton periodikisht në QNOD.

### **9.6 Shpëtimi dhe dhënia e ndihmës për mjetet detare me avari dhe fatkeqësi**

Pasi ka realizuar me sukses kërkimin dhe gjetjen e mjetit lundrues (anijes) që ka pësuar fatkeqësi (avari), komandanti i grupit të anijeve (anijes flamurtare) dhe QNOD-ja marrin masat e nevojshme, për të ndihmuar njerëzit në fatkeqësi dhe për t'i shpëtuar ata.

Komandanti i grupit (anijes flamurtare) parashikon, programon dhe organizon masat për shpëtim dhe dhënie ndihme, në përshtatje me llojin e fatkeqësisë apo të avarisë (emergjencës) që ka ndodhur. Përveç këtyre, ai merr në konsideratë situatën e përgjithshme detare, kushtet meteorologjike, kushtet e lundrimit dhe gjëndjen lundrimore ose epidemiologjike të anijethyerve.

Në vartësi të tyre planizohen masa ndihme dhe shpëtimi në dy drejtime:

- Me forcat dhe mjetet e anijeve të grupit (ose të vetë anijes);
- Me forca dhe mjete të anijeve shpëtuese të dhënies së ndihmës të specializuara për shërbime specifike duke bashkërenduar veprimet me institucionet e tjera pjesëmarrëse në QNOD.

Në ato raste, kur komandanti i grupit është në gjendje që të realizojë shpëtimin dhe dhënien e ndihmës me kapacitetet që ai zotëron brenda grupit (anijes), gjatë operacionit të kërkimit ai organizon grupet avari – shpëtuese dhe të dhënies së ndihmës. Këto grupe mund të krijohen në çdo anije të grupit të kërkimit ose brenda përbrenda grupit, në varësi nga madhësia e anijeve, kompletimi i tyre me ekuipazh dhe tipi i destinacionit i çdo lloj anijeje. Sidoqoftë një grup avari – shpëtues quhet i plotë me kapacitete operacionale kur në përbërje të tij ka:

- Grupin e avarisë dhe të riparimit;
- Grupin lëvizës (motoristë, elektrikistë, timonierë, kaldaistë, radistë, radio metristë etj);
- Grupin e bocmanëve (mbikuvertës);
- Grupin e sanitarëve (mjek, ndihmës mjek, infermier);
- Grupin e zhytësave të lehtë (sipas rastit).

Këto grupe avari – shpëtimi, që dalin nga përbërja e grupit të anijeve të caktuara për operacionin e kërkim – shpëtimin kanë për detyrë të ndihmojnë anijen në fatkeqësi (avari) në këto drejtime:

- Të mbyllin brimat e skafit të nënujshëm, të drejtojnë (sjellin në ekuilibër) anijen dhe të shuajnë vatrat e zjarrit ose zjarret në përgjithësi.
- Të bëjnë zbulimin kimik, bakteriologjik dhe epidemiologjik në anijen e dëmtuar dhe ta largojnë atë nga rajoni i infektuar.
- Të marrin masat e nevojshme anti epidemiologjike kur konstatohet infektimi bakteriologjik.
- Të japin ndihmë mjekësore të dëmtuarve, lënduarve dhe të sëmurëve.

Në ato raste kur grupi i anijeve, që ka realizuar dhe përfunduar me sukses operacionin e kërkimit nuk është në gjëndje që të japë ndihmë të plotë dhe të specializuar, drejtimin e veprimeve e merr qendra kombëtare ose rajonale e kërkim – shpëtimin (QNOD-ja). Ajo dërgon në rajon forca të tjera dhe riorganizon në bashkërendim edhe me anijet e grupit të kërkimit, njësi më të specializuara dhe më të afta për të dhënë ndihmë dhe merr drejtimin e operacionit të kërkim - shpëtimin. Komandanti i grupit të kërkimit u tregon këtyre anijeve, sapo ato të mbërrijnë në rajonin e fatkeqësisë:

- Tipin e anijes (mjetit) të dëmtuar.
- Vendin dhe kohën e takimit me anijen (mjetin) e dëmtuar.
- Karakterin dhe shkallën e dëmtimit duke treguar edhe nivelin e rrezikut.
- Shkallën e infektimit bakterial apo epidemiologjik rast past rasti.
- Humbjet e mundshme në personel ose në efektiv.

Për detyrat e mësipërme, grupi i riorganizuar (ose që vjen në rajon) i dhënies së ndihmës duhet të ketë në përbërje:

- Rimorkiator detar ose anije që ta kryejnë këtë funksion ndaj anijes që duhet rimorkiuar.
- Anije avari – shpëtimi, oficinë lundruese e lëvizshme për të kryer operacione riparimi të mekanizmave pajisjeve kryesore të anijes (mjetit) të dëmtuar.
- Anije shëndetësore ose me kapacitete të mjaftueshme të shërbimit mjekësor si sallë kirurgjikale, pavion infektiv (karantinë), dhomë barike etj.
- Anije polumbare ose anije me ekuipazhe polumbarësh të lehtë dhe të rëndë për kontrolle dhe punime në pjesën e nënujshme të skafit.

Të gjitha veprimet për dhënien e ndihmës janë të rëndësishme dhe duhen kryer në mënyrë të plotë dhe serioze. Neglizhimi i çdo njëres prej tyre mund të çojë në gjëndje të pakthyeshme dhe katastrofike të fatkeqësisë detare. Megjithatë, duke e konsideruar shpëtimin e jetës së njeriut në det si synimin më të rëndësishëm të operacioneve të kërkimit dhe të shpëtimin në det, ndihma mjekësore ndaj të dëmtuarve, sëmurëve dhe të plagosurve është parësore. Ajo duhet të përfshijë:

- *Dhënien e ndihmës së parë* të menjëhershme dhe largimin (nxjerrjen) e të dëmtuarve nga postet e shërbimit (luftimit) ose jetesës dhe dërgimin e tyre në vendet e shërbimit mjekësor (infirmieri).



- *Dhënien e ndihmës mjekësore dhe mjekimin e të dëmtuarve deri në çastin e evakuimit të tyre nga anija (mjeti lundrues) në avari ose fatkeqësi.*
- *Përpunimin sanitar – epidemiologjik të të sëmurëve (dëmtuarve).*
- *Evakuimin e të dëmtuarve (sëmurëve) që kanë nevojë për mjekime të specializuara nëpër spitale.*

Kur në anijet që kanë pësuar avari ose fatkeqësi ka shumë të dëmtuar (sëmurë) dhe të plagosur, me urdhër të qendrës kombëtare të shpëtimit (QNOD-së) ose të komandantit të grupit të kërkim – shpëtimit në këto anije dërgohen grupe shëndetësore (mjekësore) të kompletuara dhe pajisura me mjetet e nevojshme, nga anijet e grupit. Këto grupe qëndrojnë në anije duke përforcuar shërbimin mjekësor të anijes deri në evakuimin e plotë të të dëmtuarve.

Në përbërje të grupeve sanitare (mjekësore) hyjnë mjekë (sipas specialiteteve), ndihmës mjekë dhe infermierë.

Nga anijet (mjetet lundruese) në avari ose fatkeqësi, të dëmtuarit, të sëmurët dhe të plagosurit mund të evakohen:

- Në anijet e grupit të dhënies së ndihmës.
- Në anijet e tyre të grupit të kërkimit.
- Në anijet spitale (ose me infermieri - pavion).
- Në spitalet e bregut me të mbërritur në portin më të afërt.

Gjatë veprimtarive që kryhen në det për dhënien e ndihmës dhe shpëtimin e jetës së njerëzve dhe anijeve (mjeteve detare) të dëmtuara, përdoren sinjalet, shenjat e thirrjes dhe masat e parashikuara në Kodin e Lundrimit të Përbashkët (KLP) të forcave detare (Rojës Bregdetare) dhe Rregulloren e Evitimit të Përplasjeve të Anijeve në Det (REPAD – COLREG – 1972).

## **10. Kontrolli i sigurisë së jetës së mjeteve lundruese në det**

Të gjitha mjetet lundruese që lundrojnë në detin territorial të Republikës së Shqipërisë janë të detyruara të jenë në përputhje me kërkesat e SOLAS e konventave të tjera ndërkombëtare të sigurisë së jetës e të mbrojtjes së mjedisit.

Autoriteti përgjegjës për kontrollin e sigurisë së mjeteve lundruese është Administrata Detare e Republikës së Shqipërisë nëpërmjet strukturave të saj në përputhje me kërkesat e kreut VI të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë dhe kërkesave të konventave ndërkombëtare.

Kapiteneritë e porteve dhe strukturat përkatëse të Administratës Detare bllokojnë të gjitha anijet që kanë mangësi në dokumentat e anijes dhe mjeteve të sigurisë së jetës.

E drejta e bllokimit të anijeve në lundrim dhe në porte bëhet në përputhje me nenin 343 të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë dhe akteve të tjera ligjore të shtetit shqiptar.

Kur mjeti lundrues lundron me çertifikata të skaduara dhe konstatohen mangësi në mjetet e sigurisë së jetës, kapiteni mban përgjegjësi administrative.

Në këto raste, mund të urdhërohet bllokimi i mjetit lundrues, deri në plotësimin e të gjitha mangësive.

Agjensitë e zbatimit të ligjit në det, kur konstatojnë anije me flamur shqiptar që nuk janë në përputhje me standardet e sigurisë e kanë mangësi dokumentacioni dhe mjetet e shpëtimit raportojnë në QNOD dhe ndërhyjnë në përputhje me ligjin për raste te tilla.

Kur mjeti lundrues niset pa dokumentat dhe certifikatat e sigurisë, kapiteni mban përgjegjësi administrative. Në këto raste, mund të urdhërohet edhe bllokimi i mjetit lundrues, deri në përgatitjen dhe paraqitjen e të dhënave të mësipërme.

Mjetet lundruese që nuk u nënshtrohen kritereve të përcaktuara të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë dhe të Konventës së Sigurisë, në veprimtarinë e tyre zbatojnë masa të sigurisë, sipas rregulloreve të veçanta, të miratuara nga drejtuesi i organit qëndror shtetëror përgjegjës.

## **11. Kontrolli i zbatimit të ligjit detar kundër terrorizmit**

Në hapësirën detare janë shtuar së tepërmi aktivitetet kriminale në kuadër të terrorizmit detar, i cili në mënyrë më të dukshme shfaqet në aktet e piraterisë dhe skllavërisë. Në të gjitha rastet, kriza më delikate që duhet menaxhuar nga institucionet e kontrollit të zbatimit të ligjit është kriza e pengjeve, pasi këto janë të pranishme në të gjitha rastet e aktiviteteve kriminale në det.

Të gjitha këto veprimtari të kundraligjshme janë të parashikuara si veprimtari të dënueshme, jo vetëm në legjislacionin kombëtar, por edhe në atë ndërkombëtar. Konventa e “Ligjit për detin” (UNCLOS – 1982 – 1992) në tetë nene të saj si edhe konventa për shtypjen e akteve terroriste (SUA Convention) ku Shqipëria është palë nënshkruese parashikojnë masa shtypëse për këto akte. Duke qenë se kjo ka të bëjë me jetët njerëzore, në këtë dokument trajtohet si element i rëndësishëm.

Edhe pse personeli që merr pjesë në operacionet detare që organizohen dhe kryhen nga QNOD-ja nuk është i specializuar për këto lloj operacionesh, ai duhet të ketë njohuritë e domosdoshme për përmbajtjen, strukturat, personelin dhe metodat proceduriale të menaxhimit të këtyre lloj krizave.

Në përgjithësi, personat ose grupet e personave që kryejnë veprat e mësipërme kriminale dhe që përfundojnë me pengmarrje, grupohen:

- a) Persona me çrregullime mendore (skizofreni tipike individuale, sëmundje depresive të pakontrollueshme, personalitet jo shoqëror, personalitet i pamjaftueshëm);
- b) Persona të ndryshëm si kontigjent kriminal (që marrin pengje në përfundim të një situatë të caktuar krimi);
- c) Terroristë, në përpjekje për të realizuar ndryshime sociale nëpërmjet përdorimit të forcës ose duke kërcënuar përdorimin e saj.

Për kryerjen e operacioneve për zgjidhjen e situatave të pengmarrjeve, operacione të cilat nuk mund të realizohen nga shërbimet e tjera të policisë, përdoren efektivat e reparteve speciale, që janë pjesë përbërëse të strukturave

speciale operacionale të Drejtorisë së Forcave Lëvizëse Operacionale, rezervë të Drejtorit të Përgjithshëm të Policisë.

Në këto raste, pavarësisht që drejtimi i operacionit bëhet nga strukturat e Ministrisë së Brendshme, QNOD-ja vë në dispozicion të tyre të gjitha asetet njerëzore dhe teknike.

- Me marrjen e informacionit për akte terroriste, piraterie, skllavërie apo pengmarrje në hapësirën detare, oficeri civil i turnit bën verifikimin dhe vlerësimin e tij dhe përveç veprimeve të përcaktuara me procedurë, njofton menjëherë sallën operative të Drejtorisë së Përgjithshme të Policisë së Shtetit me qëllim angazhimin e forcave të specializuara për detyra të tilla të pengmarrjes.
- Ai ndjek në vijimësi situatën, jep udhëzime e detyra për komandantët në terren dhe forcat që veprojnë përgjatë bregut, mban kontakte në vijimësi me eprorët dhe zbaton urdhërat e detyrat e dhëna prej tyre, duke i evidentuar ato në regjistrat përkatës.

### **11.1 Procedura e ndërhyrjes së forcave speciale**

#### *Aktivizimi me shërbim të strukturave speciale operacionale*

Forcat lëvizëse operacionale aktivizohen me shërbim me urdhër të Drejtorit të Përgjithshëm të Policisë së Shtetit në bazë grupi, njësie, reparti apo grup repartesh, për të zgjidhur situatat e vështira të pengmarrjeve në mbështetje të strukturave vendore të policisë, situata të cilat nuk mund të kryhen nga këto forca.

#### *a) Rregullat e futjes në veprim të këtyre strukturave:*

Urdhërin për aktivizimin me shërbim e jep Drejtori i Përgjithshëm i Policisë së Shtetit.

Urdhërin për lëvizjen e efektivave për shërbim e japin komandantët përkatës; për repartin “RENEA” – Komandanti i Repartit ose Zëvendëskomandanti (Shefi i Shtabit).

Ndërhyrja për zgjidhjen e situatës realizohet pasi miratohet nga drejtuesi i caktuar përgjegjës për zgjidhjen e incidentit.

#### *b) Fazat e menaxhimit të operacionit (situatë pengmarrje dhe kërcënim)*

##### *Faza e parë*

1. Marrja e urdhërit për veprim;
2. Vlerësimi i situatës dhe përlllogaritja e forcave për momentin;
3. Përgatitja e grupit të emergjencës dhe nisja e tij në vendin e ngjarjes;
4. Njoftimi i efektivit për tu paraqitur në detyrë;
5. Raportimi i eprorëve për gatishmërinë e forcave dhe mjeteve.

Të gjitha këto kryhen nga specialisti i informacionit dhe gatishmërisë.

Nisja brenda kohës së normuar në vendin e ngjarjes të grupit të gatshëm me detyrë :

1. Marrja e informacionit të vazhdueshëm për situatën
2. Konfirmimi i situatës nëpërmjet takimit me policinë vendore

3. Marrja nën kontroll e perimetrit të brendshëm, sigurimi dhe raportimi i informacionit të vazhdueshëm për situatën
4. Realizimi i ndërhyrjes emergjente në raste imediate për shpëtimin e jetës së pengjeve nga kërcënimi i pengmarrësve.

Krijimi i kushteve të nevojshme për grupin e drejtimit operacional të njësive të tjera operuese bëhet nga grupi mbështetës (njësia dublante dhe një pjesë e shtabit që lëviz mbas grupit të gatshëm).

Grupi mbështetës përbëhet nga: Njësia e Vëzhgimit, Njësia e Snajperëve dhe pas tyre njësi të tjera operuese, së bashku me Grupin e Drejtimit Operacional.

Bashkërendimi i të gjitha veprimeve të fazës së parë të trupës operationale të repartit "RENEA" me strukturat e tjera speciale operationale si negocim, antiexploziv, helikopter, konsiston në:

- Mbërritjen në kohë sa më të shpejtë të grupit të emergjencës së «RENEA-s» me:
  1. Negociator të gatshëm
  2. Specialistin e gatshëm antiexploziv
  3. Grupin e helikopterëve të gatshëm
- Gjetjen e vendeve sa më të përshtatshme për vendosjen e grupit të drejtimit operacional, të njësisë së negocimit dhe antiexplozivave
- Bashkëveprimi midis tyre për vënien nën kontroll të zgjidhjes së situatës:
  - Drejtuesit e institucionit ose objektit :
  - Vënë në dispozicion të shtabit të drejtimit operacional një qendër të veprimeve emergjente operationale.
  - Gjithashtu sjellin pranë shtabit listën e punonjësve që mendohet se janë marrë peng.
  - Informacione për vendin e zhvillimit të operacionit (objektin, linjat e elektrikut, ujin, gazin, ajrimin, etj) dhe informacione të tjera për materiale dhe shërbime që përdoren brenda perimetrit të zhvillimit të operacionit.

#### *Faza e dytë (planifikimi)*

Planifikimi karakterizohet nga stabilizimi i përgjithshëm i situatës. Kërkesat në planifikim janë:

- a. Analiza e vazhdueshme e situatës
- b. Vlerësimi i rrezikut
- c. Përpilimi i strategjisë dhe i taktikave
- d. Përpilimi i planeve të ndërhyrjeve
- e. Kryerja e provave nga grupi i ndërhyrjes së planifikuar për të realizuar planin e ndërhyrjes.

### *Faza e tretë (Ndërhyrja)*

Ndërhyrja taktike realizohet nëpërmjet neutralizimit me armë zjarri nga larg (me snajper) të pengmarrësve si dhe të sulmit direkt të drejtpërdrejt nga njësia emergjente ose grupi i ndërhyrjes së planifikuar. Në këtë fazë llogaritet me saktësi koha e fillimit të operacionit dhe për këtë njoftohen të gjitha njësitë e tjera mbështetëse në operacion.

Në ndërhyrje realizohen: befasia, shpejtësia, veprimi agresiv dhe diversioni.

### *Faza e katërt (vënia nën kontroll e situatës pas ndërhyrjes operacionale)*

Kjo fazë përfshin aktivitetet e kryera mbasi grupet e ndërhyrjeve taktike kanë zgjidhur situatën dhe kanë vënë nën kontroll vendin e ngjarjes. Këtu përfshihen :

- a. Lufta me pengmarrësit
- b. Ndarja e pengut/pengjeve nga pengmarrësi/pengmarrësit
- c. Lirimi i pengjeve
- d. Arrestimi i keqbërësve
- e. Kontrolli dhe verifikimi i tyre
- f. Verifikimi i personelit, trupës speciale dhe i pajisjeve operacionale, transferimi i juridiksionit të vendit të ngjarjes njësisë së hetimit në vendin e ngjarjes
- g. Pëgatitja e raporteve sipas detyrave të kryera në operacion,

Në të gjitha rastet e futjes së repartit në shërbime operacionale, komanda e repartit zbaton rregullat për shërbimet dhe operacionet e strukturave të forcave speciale dhe forcave të ndërhyrjes së shpejtë, parashikuar në kapitullin "2", paragrafi "2", pikat 1-16 të Rregullores së FLO.

### *c) Përgjegjësitë e elementëve të komandës operacionale (perimetri i brendshëm)*

Funksionimi i komandës operacionale për zgjidhjen e situatave me pengje bëhet sipas skemës së miratuar për këtë qëllim.

Komanda e drejtimit të operacionit

A- Komandanti

B- Zv/Komandanti

Përgjegjësitë:

1. Përgjigjet për drejtimin dhe mirëmbajtjen e operacionit për të gjitha fazat e drejtimit të tij për perimetrin e brendshëm
2. Mban lidhje të vazhdueshme me drejtuesin e incidentit
3. Miraton planet e ndërhyrjeve të përgatitura nga shtabi i drejtimit operacionel
4. Merr aprovimin nga drejtuesi i incidentit për ndërhyrje brenda perimetrit ku vepron reparti

5. Në përfundim të operacionit i dorëzon vendin e ngjarjes njësisë së hetimit Shtabi i drejtimit operacional përbëhet :

1. Shefi i Sektorit të Stërvitjes, Planifikimit, Trajnimeve dhe Operacioneve
2. Specialistët (të taktikës speciale, qitjes, të lëndëve antiexplosive dhe pajisjeve speciale, përgatitjes fizike, psikologu, juristi)
3. Shefi i Seksionit të Teknologjisë së Informacionit (tekniku i komunikimit)
4. Shefi i Seksionit të Transportit
5. Shefi i Sektorit Logjistik

Përgjegjësitë:

1. Kontakton me drejtuesit e policisë lokale, ku sigurojnë të gjithë informacionin e nevojshëm sipas pikës 2 të Rregullores së Funkcionimit të Strukturave Operacionale.
2. Kontaktojnë me drejtuesit e objektit ku janë vendosur pengjet dhe pengmarrësit për sigurimin e ambienteve për shtabin dhe repartin, njësinë e negocimit etj.
3. Siguron nga drejtuesit e objektit listën e punonjësve që mendohet që janë marrë peng si dhe informacione të tjera (shitesë) për objektet dhe shërbimet që ndodhen brenda perimetrit të veprimeve operacionale.
4. Siguron bazën e nevojshme materiale e logjistike për zhvillimin normal të operacionit.
5. Vlerëson situatën dhe ndjek nga afër të gjitha zhvillimet e operacionit, jep udhëzime dhe ndihmon komandën në marrjen e vendimeve për zgjidhjen e situatave të ndryshme.
6. Mban lidhje të vazhdueshme, të pandërprera me të gjitha grupet operacionale duke shkëmbyer reciprokisht informacion në përgjithësi për situatën dhe në veçanti për pengjet dhe pengmarrësit.
7. Ndhmon komandantët e njësisë në përpilimet e planeve, skicave, të cilat i paraqiten komandës për miratim.
8. Mban lidhje të vazhdueshme, të pandërprera me njësinë e negocimit, duke shkëmbyer informacione, planifikuar veprime të përbashkëta si në negociim (mbështetje me forca në bisedime ballë për ballë, ashtu edhe në realizimin e planeve të dorëzimit e ndihmës mjekësore, planeve të emergjencës e të ndërhyrjes së planifikuar.
9. Planifikon ndërrimin e forcave gjatë operacionit për pushim, ushqim etj.
10. Çdo anëtar i shtabit përgjigjet për menaxhimin e problemeve të linjës së tij funksionale.

Grupi i Ndërhyrjes Emergjente:

Përbëhet nga Njësitë Speciale Taktike.

Ka për detyrë :

1. Me të mbërritur në vend ky grup bën maskimin e mjeteve dhe forcave nga pengmarrësit.

2. Jep informacion të vazhdueshëm për situatën.
3. Përgatit planet e ndërhyrjes emergjente dhe i miraton ato në komandë.
4. Përcakton rrugët e afrimit, mënyrën e lëvizjes dhe mjetet që do përdoren në ndërhyrjen emergjente.
5. Qëndron në gatishmëri për të vepruar kur situata përkeqësohet (vrasja e pengjeve).
6. Përcakton rrugët e afrimit, mënyrën e lëvizjes dhe mjetet që do përdoren në ndërhyrjen emergjente.
7. Ndërhyn me alternativë.
8. Mbështet grupet e dorëzimit, ndihmës mjekësore si dhe grupin e ndërhyrjes së planifikuar.
9. Mbështet negociatorët.
10. Përdor armën sipas ligjit.
11. Vendoset sa më afër, që të ketë mundësi lëvizjeje sa më të shpejtë në rast ndërhyrje emergjente.

*Njësia Speciale e Negocimit*

Përbëhet nga :

Shefi i Njesisë së Negocimit, negociatorët, oficeri i informacionit dhe tekniku i komunikimit.

### ***Detyrat që zgjidhin Njësia e Negocimit në situatë pengmarrje dhe kërcënim***

Në bazë të nenit 121 të ligjit Nr.9749 dt.04.06.2007 "Për Policinë e Shtetit", Njësia Speciale e Negocimit zgjidh këto detyra:

- a. Njësia Speciale e Negocimit si pjesë përbërëse e Drejtorisë së F.L.O-së është njësia më e specializuar e Policisë së Shtetit, e krijuar për të zgjidhur situata me pengmarrje, situata të kërcënimit si dhe kapjen e personave me rrezikshmëri të lartë.
- b. Struktura e kësaj njësie dhe personeli i tij janë të përgatitura nga ana profesionale si dhe me pajisjet speciale që ato disponojnë janë të afta për të përballuar dhe zgjidhur situata të vështira operacionale.

*Proçedurat e futjes në veprim të Njesisë Speciale të Negocimit*

1. Njësia e Negocimit aktivizohet në shërbim kryesisht në situatë pengmarrjeje dhe kërcënim. Vlerësuar nga drejtoria e F.L.O. dhe me miratimin e Drejtorit të Përgjithshëm të Policisë së Shtetit, Njësia Speciale e Negocimit aktivizohet në shërbim edhe në situata me rrezikshmëri të madhe në ndërhyrje për kapjen e personave të ngujuar e të rrethuar, në persona të cilët kërcënojnë në dëmtimin e vetvetes.

- Njësia Speciale e Negocimit siguron gatishmëri, shërbim dhe lajmërim të personelit për t'iu përgjigjur në kohë situatës emergjente që krijojnë aktet terroriste dhe veçanërisht rastet e pengmarrjeve dhe kërcënimit.
  - Aktivizimi në shërbim, për të negociuar me persona të rrezikshëm në zgjidhjen e situatave pa pengje, bëhet kryesisht gjatë veprimeve të policisë në qendra të banuara.
2. Njësia Speciale e Negocimit kryen detyra në të mirë të zgjidhjes së situatave të rënda kriminale në bashkëveprim me strukturat e tjera të Policisë së Shtetit:
- Ajo vepron me repartin special “RENEA” gjatë zgjidhjes së situatave të pengmarrjeve në mjedise të ndryshme apo të rrëmbimeve të avionëve;
  - Njësia e Negocimit kryen detyra për të lehtësuar zgjidhjen e situatave të ndërhyrjeve nga repartet e forcave të ndërhyrjes së shpejtë për kapjen e personave që bëjnë rezistencë në objekte të mbrojtura dhe që paraqesin rrezikshmëri për jetën e punonjësve të policisë.
  - Njësia Speciale e Negocimit mund të aktivizohet në shërbim edhe për të zgjidhur detyrat e mësipërme, në bashkëpunim me strukturat e policive në qarqe (rendin, krimet).
  - Punonjësve të Njesisë Speciale të Negocimit u garantohet fshehtësia e identitetit për veprimet operacionale.
3. Njësia Speciale e Negocimit gjatë ndërhyrjes, zbaton rigorozisht rregullat e maskimit të veprimeve, të mbrojtjes e të sigurimit të jetës së personelit. Njësia Speciale e Negocimit afrohet me shpejtësi në vendin e krizës, duke transportuar personelin dhe pajisjet në përdorim me automjetin e saj (automjeti në organikë). Afrimi deri në perimetrin e jashtëm kryhet duke përdorur të gjitha mjetet sinjalizuese.
4. Njësia Speciale e Negocimit vepron kurdoherë në varësi të komandës (drejtuesit) të operacionit. Aktivizimi i saj me shërbim vlerëson veprimin e parë në procedurën e zgjidhjes së krizës. Ajo është njësi e specializuar në dorë të drejtuesit të operacionit, e cila mund të zgjidhë krizën ose përgatit kushtet për zgjidhjen e saj.
5. Njësia Speciale e Negocimit organizon shërbimin sipas përgjegjësive në vijim:
- a. Përgjegjësi i Njesisë Speciale të Negocimit merr përgjegjësinë e plotë të komunikimit me ata që kanë kryer rrëmbimin ose pengmarrjen, përcakton strategjinë e komunikimit, përgjigjet për zhvillimin e profileve psikologjike, organizon dhe koordinon punën e njesisë gjatë negociimit, vlerëson zhvillimin e negociatave, merr përgjegjësinë e ruajtjes së materialeve (audio-kasetave) për prova materiale për prokurorinë dhe gjykatën;
  - b. Negociatori kryesor realizon komunikimin me mbajtësit e pengjeve;



- c. Negociatori sekondar ndihmon negociatorin primar, monitoron komunikimin e kryer prej tij dhe zëvendëson atë kur është lodhur ose largohet për arsye shërbimi.
6. Njësia e Negocimit planifikon dhe zhvillon negocimin për:
    - a. Sigurimin e komunikimit me terroristët dhe pengmarrësit (kur ka situatë pengu);
    - b. Tu siguruar kohë në dispozicion punonjësve të policisë për tu paraqitur në detyrë (kur situata është emergjente);
    - c. Tu shpjeguar dhe lehtësuar terroristëve kuptimin e pasojave që do të kenë, në qoftë se do të vazhdojnë të këmbëngulin në mbajtjen e pengjeve (ose vazhdimin e qëndresës kur janë të rrethuar);
    - d. Të ulur rezistencën e terroristëve (ose të kriminelëve në rrethim);
    - e. Të qetësuar dhe kthjelluar mendjen e terroristëve, duke këmbëngulur për të siguruar besueshmërinë tek pengmarrësit (ose të kriminelëve në rrethim) për zgjidhjen e situatës, pa qenë nevoja të përdoret njësia speciale taktike;
    - f. Të zgjatur negocimin deri në lodhjen e padurueshme të terroristëve dhe t'i detyrojnë që të dorëzohen.
  7. Metodika e Negocimit të Njesisë Speciale të Negocimit synon:
    - a. Arritjen e rezultateve pa përdorur dhunën me forca sulmi (njësi speciale operacionale) duke përgatitur kushte e situata besueshmërie për dorëzim taktik (lirimin e pengjeve, dorëzimin e ushqimeve, medikamenteve, vlerave monetare etj);
    - b. Stabilizimin e situatës, qetësimin e gjëndjes, zbutjen e krizës dhe uljen e tensionit konfliktual që ekziston midis pengmarrësve dhe njesisë taktike, pa vepruar me dhunë;
    - c. Sigurimin e mundësive për të grumbulluar informacion sa më të hollësishëm për pengëmarrësit;
    - d. Përgatitjen dhe sigurimin e kushteve për ndërhyrje të befasishme dhe efikase (të planifikuar nga njësitë taktike), kur nuk garantohen mundësitë për lirimin paqësorë të pengjeve;
    - e. Ruajtjen e jetës së policëve dhe pengjeve si dhe realizimin e kapjes së terroristëve, pa pasoja për jetën e tyre dhe të tretëve.
  8. Kufizime për Njësine Speciale të Negocimit:
    - a. Njësia Speciale e Negocimit në zgjidhjen e krizës nuk është element për të transmetuar urdhëra, as për të përçuar mesazhe dhe as për të predikuar sipas metodës “presim dhe shpresojmë”;
    - b. Njësia Speciale e Negocimit nuk duhet të ndikohet apo të nxitohet nga kërkesat e eprorëve gjatë zbatimit të metodikës së negocimit, por të ketë objektiv themelor të punës së saj ruajtjen e jetës dhe zgjidhjen e situatës pa dhunë;

- c. Asnjëherë të mos përdorë fjalën “jo” ,por të ndërhyjë me bisedime dhe të komunikojë kurdoherë me fjalë pozitive dhe shprehje asnjënjëse, duke e lënë komunikimin të hapur për të vazhduar më tej;
  - d. Të mos zhvillohet negociim me pengmarrësit për shkëmbim pengjesh, për dhënie armësh e municionesh, për sigurim droge, për përdorim të pijeve etj. Për raste të veçanta, kur rreziku për jetën e pengjeve është i pashmangshëm ose kur negociimi po jep shenja zgjidhje të krizës mund të negociohet për të siguruar kalim të lirë, për lejim komunikim me shtypin si dhe për të plotësuar kërkesat për vlera monetare të pengmarrësve.
9. Kufizime për të tjerët (pjesëmarrës në operacion)
- a. Askush nuk ka të drejtë të përzihet në negociim, përfshi edhe komandantin e operacionit.
  - b. Në varësi me llojin e pengmarrjes, gjëndjen psikologjike e fizike të rrëmbyesit, karakterin e lidhjeve të tij me të afërmit si dhe shkallën e besimit ndaj tyre, gjëndjen e arritur në negociim etj mund të shfrytëzohen për negociim edhe të tretët (klerikë, familjarët, shokët, miqtë e pengmarrësve etj).
10. Detyrime të përbashkëta:
- a. Bashkërendimi i masave dhe bashkëpunimi për zgjidhjen e krizës bëhet duke zbatuar parimin “negociatori komunikon, psikologu dëgjon dhe analizon, komandanti operacional grumbullon informacion dhe planëzon e drejton për zgjidhjen e krizës”;
  - b. Njësia Speciale e Negocimit si pjesë përbërëse e forcave të angazhuara për zgjidhjen e krizës duhet të vendoset në përputhje me planin e ndërtimit të vendit të drejtimit operacional (mundësisht jashtë vend drejtimit, por sa më afër asaj);
  - c. Të ketë lidhje të pandërprerë dhe të jetë vazhdimisht në komunikim të dyanshëm postëkomand-terroristë (apo kriminelë të rrethuar).
  - d. Në mbështetje të realizimit me sukses të komunikimit nga Njësia Speciale e Negocimit komandanti operacional vendos në dispozicion të saj psikolog, përkthyes (kur ka persona që nuk komunikojnë në gjuhën shqipe) dhe përfaqësuesin e forcës taktike (për rastin kur kërkohet parapërgatitja e situatës për ndërhyrje me forcat e sulmit).
11. Marrja e detyrës dhe lëvizja me grupin e emergjencës të RENEA-s në vendin e incidentit.

Me marrjen e detyrës, Shefi i Njesisë Speciale të Negocimit njuh efektivin me situatën e krijuar, bën ndarjen e detyrave, jep detyrën negociatorit primar (të gatshëm) dhe specialistit të informacionit që në përbërje të grupit të emergjencës të RENEA-s të shkojë në vendngjarje. Me të mbërritur në vendngjarje negociatori në përbërje të minishtabit merr kontakt me drejtuesit e policisë lokale për tu njohur më mirë për situatën, merr informacion për

situatën dhe këtë ia transmeton shefit të Njesisë Speciale të Negocimit për të krijuar një ide më të qartë për atë çfarë ka ndodhur në terren.

a. *Mbërritja e negociatorit në vendngjarje*

1. Çfarë ka ndodhur
2. Kur ka ndodhur
3. Kush e lajmëroi policinë
4. Kush ka marrë kontakte me pengmarrësin apo kërcënuesin
5. Çfarë kërkesash janë bërë
6. Çfarë afatesh kohore janë vënë
7. A është premtuar ndonjë gjë

b. *Çfarë duhet të dimë ne për pengmarrësit*

1. Sa veta janë
2. Çfarë kërkesash kanë dhe arsyeja e një veprimi të tillë
3. Motivimi dhe morali i tyre
4. Vendndodhja e tyre e saktë (dhoma, kati, nr i tel etj)
5. Armatimi që disponojnë (sasia, tipi etj)
6. Kombësia, mosha, seksi
7. Përshkrimi i tyre
8. Aktiviteti i tyre kriminal etj

c. *Çfarë duhet të dimë ne për pengjet*

1. Sa pengje janë
2. Sa të plagosur apo të sëmurë janë
3. Në çfarë mënyre trajtohen si pengje
4. A janë pengje të zgjedhur apo të rastësishëm
5. Cila është gjëndja e tyre mendore dhe fizike
6. Cilët janë emrat e tyre
7. Adresat e punës dhe të vendbanimit

d. *Teknika fillestare e komunikimit*

1. Krijimi i mundësive për marrjen e kontaktit sa më të shpejtë
2. Mësimi i emrit dhe pseudonimit aktual të kriminelit
3. Ruajtja e qetësisë së negociatorit
4. Marrja e kontrollit verbal të situatës
5. Krijimi i një mendimi të plotë për të gjithë të implikuarit

12. *Ndarja e detyrave dhe përgatitja e dhomës së negocimit*

Pasi njih efektivin me situatën e krijuar shefi i Njesisë Speciale të Negocimit përcakton detyrat dhe pozicionet e ekipit për punë, ku cakton:

1. Negociatorin primar (folësi)
2. Negociatorin sekondar (ndihmësi).
3. Negociatori për bisedime ballë për ballë.
4. Ndërlidhësi me grupin e drejtimit (shefin e njesisë)
5. Ndërlidhësi me stafin e negocimit.
6. Ndërlidhësi me komandantin e forcave speciale.

## 7. Dokumentuesi, vizualizuesi.

Pas ndarjes së detyrave, shefi i Njesisë Speciale të Negocimit jep urdhër për përgatitjen e dhomës së negocimit me të gjitha elementet e saj për të krijuar kushte të nevojshme për punë e bisedime, montohen pajisjet në mënyrën më të mirë për të lehtësuar një strategji të efektshme bisedimesh.

Mbas përgatitjes të dhomës së negocimit me urdhër të shefit të Njesisë Speciale të Negocimit negociatori primar ose negociatori për bisedime ballë për ballë futet në kontaktin e parë me pengmarrësin (kërcënuesin) me detyrë për të stabilizuar situatën, uljen e stresit dhe kryerjen e rikonjicionit të vendit të ngjarjes.

Si burim informacioni për Njësine Speciale të Negocimit shërbejnë edhe:

1. Të dhënat e policisë lokale (policia kriminale – në rastin e QNOD-së edhe nga komandantët e mjeteve lundruese në terren).
2. Të dhënat nga forcat taktike (snajperët).
3. Të dhënat nga pengjet e liruar.
4. Të dhënat që merren gjatë procesit të negocimit në dinamikë.

*Grupet që marrin pjesë në operacion:*

*Grupi i rikonjicionit*

*Grupi i snajperëve*

*Grupi i dorëzimit, ndihmës mjekësorë dhe evakuimit*

*Grupi i ndërhyrjes së planifikuar*

*Grupi rezervë*

Shërbimet e Policisë së Shtetit, qëndrore dhe vendore dhe ato të QNOD-së marrin masa për të siguruar vendin ku ndodh pengmarrja, ku detyra e tyre (policisë vendore) është :

- a. Të mbrojnë vetveten pa qenë nevoja e përdorimit të armëve të zjarrit
- b. Të parandalojë largimin e keqbërësve, duke kufizuar perimetrin e jashtëm
- c. Evakuimi i personave që nuk kanë të bëjnë me ngjarjen
- d. Sigurimi i rrugëkalimeve për forcat speciale deri në vendngjarje
- e. Siguron të dhënat për pengjet dhe pengmarrësit

*Për pengmarrësit :*

Emri, atësia, mbiemri, fotografi, numër telefoni fiks dhe celular, vendlindja, viti i lindjes, arsimit, profesioni, puna që kryen, lidhja me familjen (prindër, vëllezër, motra), lidhjet me të afërmit, lidhjet shoqërore, çfarë i pëlqen, regjimi ditor, a përdor alkool, drogë, temperamentit, aftësitë mendore dhe fizike, mënyra e jetesës, sjellja në shoqëri, qëndrimi ndaj policisë, motivi i kryerjes së krimit, rrethanat e kryerjes së krimit, mjetet e përdorura gjatë kryerjes së krimit, lidhjet e mëparshme me viktimat, çfarë ka shprehur pas kryerjes së krimit, a është penduar, a pranon ndërmjetës për tu dorëzuar, çfarë kërkesash ka bërë, armatimi që disponon, municionet dhe aftësia për përdorimin e tyre, përbërja dhe sasia e personave në vendngjarje, qëndrimi që mbajnë ata ndaj pengëmarrësit dhe policisë, sa prej tyre janë fizikisht të rrezikshëm dhe që mund të kundërveprojnë ndaj policisë (me mjete të ndryshme, gurë, armë etj).

*Për pengjet :*

Lista emërore e njerëzve që mbahen peng, këto të dhëna nga agjensi të ndryshme, ajrore, transporti, interurban, shkolla, institucione, njësi bashkiake.

*Motivi, arsyet e pengmarrësve, kërkesat*

Informacion të hollësishëm për vendin stacionar të situatës së pengmarrjes, objekte private, social – ekonomike, porte, anije, tragete etj.

*Kur situata e pengmarrjes është në lëvizje kërkohet :*

1. Informacion mbi itinerarin e lëvizjes
2. Mjeti lundruar që lëviz (anije, traget, motoska, gomone etj.)
3. Numri i pengjeve
4. Numri i pengmarrësve
5. Armatimi i tyre
6. Targa e mjetit, automjetit në qoftë se ka
7. Tipi i automjetit, ngjyra, kilometrazhi, sasia e karburantit, pronësia.

Ruajtja dhe shoqërimi i këtyre mjeteve si dhe mundësitë e ndalimit për të realizuar një kufizim të tyre deri në ardhjen e njësive speciale për zgjidhjen e situatave me pengmarrje.

Mbas ndalimit në një vend të favorshëm për ndërhyrjen për shpëtimin e pengjeve, veprimet e tjera kryhen sipas metodikës së lartpërmendur.

## **KAPITULLI IV**

### **INTEGRIMI NDËRINSTITUCIONAL OPERATIV**

#### **1. Sistemi pasiv i vëzhgimit të integruar**

Baza apo themeli ku mbështetet një sistem pasiv vëzhgimi janë sensorët dhe burimet e informacionit. Qëllimi i përbashkët i sensorëve dhe burimeve të informacionit (legale ose operative) është që të furnizojnë në mënyrë të plotë dhe besnikërisht, autoritetin vendim-marrës, me të dhëna të mjaftueshme për situatën në skenarin detar dhe evoluimin e saj dinamik, nëpërmjet evidentimit të objekteve të interesit dhe veprimtarisë së tyre.

Klasifikimi i sensorëve mund të bëhet mbi bazën e *llojit të platformës* ku instalohen apo vendosen dhe mbi parimin e funksionimit të tyre. Në bazë të platformave ato mund të jenë: hapësinorë, ajrorë, sipërfaqësorë apo nënujorë. Sensorët e përdorimit do të jenë: sensorë sipërfaqësor të vendosur në platforma detare (anije) apo tokësorë, fikse ose mbi transportues.

Klasifikimi tjetër, që bazohet mbi *llojin e funksionimit* ndahet: në ata që emetojnë energji (sensorët aktivë) dhe në ata që nuk emetojnë energji (sensorët pasivë). *Sensorët aktivë*, emetojnë sinjale dhe lokalizojnë objektivat e kërkuara duke shfrytëzuar mbledhjen e sinjaleve të rikthyera nga të njëjtat objekte. Tipike për sensorët aktivë janë: radarët, lazerat dhe sonarët. *Sensorët pasivë*,

përkundrazi shfrytëzojnë sinjalet që emetohen në mënyrë të natyrshme nga objektet ose aparaturat dhe pajisjet e instaluar mbi ato platforma që duhen individualizuar dhe rilevuar (përcaktuar vendndodhja), nëpërmjet analizimit të këtyre sinjaleve. Tipike për sensorët pasivë janë ESM-të (Electronic Support Measurement), IR (infra të kuqe), Elektro-Optike (FLIR-telekamera me IR) dhe telekamerat në përgjithësi.

Sensorët aktivë janë në gjëndje të përcaktojnë të gjitha koordinatat e objekteve (këndet dhe distancat) ndërsa sensorët pasivë arrijnë të përcaktojnë vetëm këndet nga vijnë sinjalet e emetuara. Për këtë arsye, për të lokalizuar një objekt është e nevojshme të përdoret teknika e kryqëzimit të azimutheve (triangolacionit) të disa sensorëve ose e koordinimit të tyre me sensorë aktivë.

Sensorët pasivë punojnë “në heshtje” dhe kanë avantazhin të mos diktohet prezenca dhe vendndodhja e tyre.

Sensorët aktivë dhe ata pasivë janë pjesë e sistemeve të integruara pasive të vëzhgimit sepse nuk kanë forca operationale për të ndikuar në ngjarjet e skenarit detar, por ndikojnë në mënyrë indirekte në të. Për të rritur kapacitetet e tyre sensorët programohen dhe vendosen brenda një sistemi të integruar. Qëllimi kryesor i këtyre sistemeve dhe i sensorëve të veçantë në përbërje të tyre, përveç lokalizimit të objekteve të interesit është edhe nxjerrja e përcaktimi i një numri sa më të madh atributesh të dobishme me qëllim klasifikimin dhe mundësisht identifikimin (njohjen) e këtyre objekteve. Tipe të ndryshëm sensorësh, duke patur karakteristika specifike nuk lejojnë zëvendësimin midis tyre, por është e domosdoshme të jenë komplementare për tu përdorur brenda një sistemi të integruar.

Shumëllojshmëria e sensorëve brenda një sistemi është e nevojshme para së gjithash për rolet e ndryshme që zhvillon secili prej tyre. Por gjithashtu arkitektura e sistemit duhet ndërtuar në mënyrë të atillë që të shfrytëzojë në mënyrë maksimale dhe sinergjike informacionet e ardhura nga çdo sensor. Mbi këtë bazë duhet ndërtuar koncepti i përpunimit të të dhënave të mbledhura nga sensorë të ndryshëm, për të vendosur së bashku të gjitha informacionet (homogjene ose jo) e marra dhe për të përshkruar në mënyrë të plotë atributet e objektit të interesit.

Një rol të veçantë, në sistemet e integruara pasive të vëzhgimit bregdetar, luajnë *sensorët bashkëveprues* midis objekteve në det dhe atyre në platforma tokësore (kryesisht fikse). Një shembull tipik është ai i radarëve të kontrollit detar, por edhe ai ajror (radarët sekondarë) që shfrytëzojnë sinjalin e emtuar nga dhënësi i instaluar në bordin e anijes (avionit). Radari i tokës transmeton një sinjal të kodifikuar (pyetës) drejt anijes (avionit), transponderi i bordit dekodifikon pyetjen dhe përgjigjet me një mesazh. Ky mesazh në funksion të pyetjes mund të përmbajë identitetin, distancën (kuotën), azimuthin ose çfarëdolloj informacioni tjetër të paracaktuar. Përdorimi i sensorëve bashkëveprues, përmban një mundësi të shpejtë dhe efikase për njohjen dhe diferencimin e avionëve dhe anijeve tona nga ato të panjohura (neutrale ose armike).

Me plotësimin e një sërë konventash ndërkombëtare të IMO-s dhe ratifikimin e tyre nga vendi ynë, mundësia e njohjes dhe identifikimit të anijeve në det, të çdo flamuri dhe kombi qofshin është plotësisht e realizueshme. Në sistemin tonë pasiv të vëzhgimit duhet të instalohet sipas parimeve të

sensorëve bashkëveprues radiostacioni që në frekuencat e bandës “Marine” merr dhe analizon sinjalin që emeton anija në det. Mbi bazën e numrit të IMO që ka çdo anije që lundron dhe që është regjistruar në mënyrë legale në çdo port regjistrimi në botë, autoriteti vendimmarës i vendit bregdetar merr informacion të mjaftueshëm për identitetin e saj.

Tërësia e këtyre sensorëve, informacionet e ardhura nga autoritetet shtetërore ose institucioneve të tjera që merren me veprimtari detare, futja e të dhënave të tyre në bankën e të dhënave të sistemit dhe përpunimi dinamik i tyre e bëjnë të qartë skenarin dinamik detar për autoritetin përgjegjës që e administron atë.

Radarët që në çdo rast luajnë rolin më të rëndësishëm në të gjitha vrojtimit janë radarët e zbulimit. Ato kanë për qëllim të përcaktojnë dhe të lokalizojnë objektet e interesit brenda një zone të caktuar të hapësirës (vëllimi i mbulimit). Mundësitë tipike të këtyre pajisjeve mund të shkojnë në disa qindra kilometra. Informacioni për pozicionin e objektit mund të jetë 2D (distanca dhe azimuth) ose 3D (distanca, azimuth dhe këndi i lartësimi). Gjithmonë e më të pëlqyeshëm janë radarët 3D, jo vetëm për atributin e këndit të lartësimi, por sidomos për vlerësimin shumë korrekt të kërcënimit ashtu dhe për fuqinë e madhe gjeneruese. Këta radarë përdoren veçanërisht për qëllime luftarake. Roli i radarëve 2D (dy dimensionale) përkundrazi është më i reduktuar se ai i radarëve të distancave të largëta dhe kryen zakonisht funksione gatishmërie të përhershme.

Radari përfaqëson sensorin themelor dhe ndoshta të pazëvendësueshëm për vrojtimin në distancë të gjata, për shkak të zotërimit të një fuqie të madhe si dhe të mos-identifikimit relativ nga fenomenet natyrore (shiu, mjegulla, nata etj) pra me mundësi funksioni në “çdo kohë”.

Vëllimi i mbulimit rinovohet në çdo rrotullim të antenës (në vlera tipike në çdo 4-12 sek). Vëllimi i mbulimit rritet edhe si pasojë e mundësisë së përdorimit të fashave të njëkohshme në sektorët këndorë të interesit.

Vetë objektet tentojnë që të kenë seksione të zbulueshme nga radari, gjithnjë e më të ulëta (stealth), në mënyrë që të mund t'i shmangen zbulimit të radarit.

Për këtë qëllim janë në zhvillim radarët anti-stealth, të fuqisë së mesme dhe të vogël, shumë të ndjeshëm që përdorin frekuenca shumë të ulëta (VHF, UHF).

Distanca e zbulimit me radarë gjithashtu kufizohet si rezultat i sipërfaqes tokësore sferike. Për këtë arsye në vend dislokimet e tyre (kryesisht tokësore) synohen mundësisht me nivel sa më të lartë nga vija e ujit. Montimi i radarëve mbi platforma fluturuese (helikopterë) e ka zgjidhur problemin duke e rritur në mënyrë të ndjeshme horizontin optik të dukshëm.

Përdorimi i platformave fluturuese për radarët e zbulimit janë sidomos të nevojshme për realizimin e procedurave të kërkim - shpëtimit në hapësirat detare.

## **2. Drejtimi dhe kontrolli i operacioneve në det**

Drejtimi operacional në QNOD bëhet në përputhje me përgjegjësitë institucionale të përcaktuara nga neni 32 i ligjit Nr.9251, datë 8.7.2004 “Për Kodin Detar të Republikës së Shqipërisë”. Institucioni i cili në bazë të ligjit është përgjegjës për ushtrimin e sovranitetit të Shqipërisë në det për një objekt ligjor të përcaktuar mund të delegojë drejtimin e operacionit, por jo përgjegjësinë ligjore.

Për institucionet të cilat kanë përfaqësi të përhershme në QNOD, drejtimi i operacioneve gjatë përmbushjes së përgjegjësive të tyre ligjore, do të realizohet nga përfaqësuesit e vetë institucioneve të përfshira në QNOD. Kur institucionet përgjegjëse në përputhje me nenin 32 të Kodit Detar nuk kanë përfaqësues në QNOD, drejtuesi i institucionit mund të delegojë me marrëveshje drejtimin e operacionit një institucioni tjetër të përfshirë.

Drejtuesi në terren caktohet nga drejtuesi operacional në QNOD dhe përgjatë gjithë operacionit do të varet prej tij nëpërmjet linjës së komandimit. Drejtimi i operacionit në terren rekomandohet të mbetet i pandryshuar. Me nisjen e operacionit drejtuesi operacional cakton drejtuesin në terren. Pavarësisht ndryshimeve të situatës në terren dhe kapaciteteve të nevojshme të komandimit dhe kontrollit, ndryshimi i drejtimit në terren gjatë operacionit do të sillte pasoja në drejtimin e operacionit, veçanërisht kur drejtimi kalon nga një platformë detare në një tjetër. Njohja me situatën detare dhe planin operacional do të sillte pasoja të pariparueshme në rastin e ndryshimit të drejtuesit në terren, sidomos kur ata gjenden në platforma të ndryshme. Për këtë arsye, njohja e situatës së pritëshme detare do të ishte e këshillueshme për një vlerësim racional në caktimin e drejtuesit në terren.

Marrja e drejtimit operacional për operacionet e ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det do të ketë prioritet lëndor kundrejt prioritetit territorial. Bëjnë përjashtim nga ky rregull operacionet për imponimin e ligjit ndërkombëtar në det të hapur dhe operacionet për dhënien e ndihmës dhe kërkim-shpëtimit detar.



### **3. Interoperabiliteti dhe ndërveprimi i sistemit të drejtimit**

Efektiviteti i drejtimit dhe kontrollit operacional gjatë operacioneve të ushtrimit të sovranitetit është përgjegjësi e institucionit përgjegjës për drejtimin e operacionit në përputhje me nenin 32 të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë. Për përmbushjen e misionit të QNOD-së interoperabiliteti i sistemit të drejtimit dhe kontrollit të operacioneve për ushtrimin e sovranitetit është thelbësor. Ky interoperabilitet është edhe më i rëndësishëm për shkak të përdorimit të ndërsjelltë të mjeteve detare nën drejtimin shpesh të insitucioneve jo në vartësinë organike të tyre.

*Drejtimi dhe kontrolli* i jep mundësinë drejtuesve të të gjithë niveleve të vlerësojnë situatën në rajonin e tyre të veprimeve operacionale, të zgjedhin kursin më të mirë të veprimit, të nxjerrin urdhërat, të mbikëqyrin ekzekutimin e operacionit dhe të vlerësojnë rezultatet. Drejtimi dhe kontrolli nga QNOD-ja duhet të garantojë ndërveprueshmëri me të gjitha institucionet kombëtare ligjzbatuese.

*Drejtimi* është funksionimi i autoritetit dhe përgjegjesisë së oficerit drejtues. Formalisht ai përcaktohet si “autoritet që drejtuesi në mënyrë të ligjshme ushtron mbi vartësit e tij nëpërmjet cilësisë së gradës apo detyrës. Drejtimi përfshin autoritetin dhe përgjegjësinë për efektivet duke përdorur burimet e vlefshme dhe planëzimin, organizimin, drejtimin, koordinimin dhe kontrollin e forcave për përmbushjen e misionit të caktuar.

*Kontrolli* është mjeti me anë të të cilit drejtuesi udhëheq në drejtimin e operacioneve. Një drejtues drejton nëpërmjet vendimit për atë se çfarë duhet bërë dhe ushtrimit të aftësive si lider që të inkurajojë vartësit drejt qëllimit të përbashkët. Drejtuesi kontrollon nëpërmjet mbikëqyrjes dhe influencimit të veprimeve, të nevojshme këto për atë çfarë duhet bërë. Shtytja dhe inkurajimi është një element vital i kontrollit.

*Drejtim taktik* është autoriteti që i delegohet një drejtuesi operacional nga drejtuesi në hierarkinë organike për tu caktuar detyra forcave nën komandën e tij për të përmbushur misionin e dhënë. Ai nuk përfshin autoritetin për të ndryshuar strukturën organizative të tyre, si dhe për të ushtruar drejtim administrativ e logjistik mbi to.

*Kontrolli taktik* është autoriteti i drejtuesit në hierarkinë organike mbi forcat dhe mjetet e caktuara të atashuara ose të dhëna në dispozicion, për tu vënë detyra, që kufizohet me drejtimin dhe kontrollin e lëvizjeve dhe manovrave të nevojshme për të realizuar detyra të caktuara. Ai nuk delegon tek drejtuesi operacional autoritetin për të ndryshuar strukturën administrative ose për të drejtuar mbështetjen administrative a logjistike.

Për ushtrimin e autoritetit dhe përgjegjësive të drejtuesit operacional, në kushtet kur në shumicën e rasteve forcat do të jenë nën

kontrollin taktik dhe jo drejtimin taktik të drejtuesit operacional, interoperabiliteti i sistemeve të komunikimit dhe informacionit është shumë e rëndësishme. Standartizimi i sistemeve të komunikimit do të bënte të mundur drejtimin efektiv të mjeteve detare nën kontrollin taktik. Në kushtet e QNOD-së përdorimi i një platforme komunikimi të unifikuar do të ishte më efektive dhe ekonomike, në raport me krijimin e platformave paralele të standartizuara.

Interoperabiliteti i drejtimit operacional kërkon:

1. Standartizimin e procedurave të drejtimit operacional;
2. Standartizimin e procedurave për organizimin, planëzimin dhe ekzekutimin e operacioneve në det;
3. Centralizimin e autoritetit të drejtimit operacional të institucioneve përgjegjëse;
4. Unifikimin e sistemit të monitorimit të hapësirës detare, mbledhjes, përpunimit dhe analizës së informacionit, dhe
5. Unifikimin e sistemit të komunikimit për drejtimin operacional.

## **PJESA E KATËRT**

### **RREGULLAT E ANGAZHIMIT NË OPERACIONET E USHTRIMIT TË KONTROLLIT PËR ZBATIMIN E LIGJIT NË HAPËSIRËN DETARE**

#### **TË PËRGJITHSHME**

Në operacionet e ushtrimit të ligjit në përgjithësi dhe ato të ligjit detar në veçanti janë të pranishme veprimtaritë që mund të kërkojnë përdorimin e detyruar të forcës. Për këtë arsye, është e domosdoshme që të përcaktohen dhe parashikohen rregulla angazhimi të qarta, për të gjitha njësitë (anijet) dhe mjetet lundruese, gjatë ushtrimit të ligjit në det.

Në përgjithësi rregullat e angazhimit janë një mekanizëm modern që ndihmon lidhjen e objektivave politike dhe juridike me drejtimin e operacioneve të kontrollit të zbatimit të ligjit në hapësirën detare. Ato janë gjithashtu një manifestim i deklaruar i kontrollit civil mbi organizmat që kanë brenda misionit të tyre ushtrimin e forcës.

#### *A. Përkufizimi:*

Rregullat e angazhimit janë urdhëra dhe udhëzime që jepen nga autoritetet e larta kompetente (ministritë e linjës) dhe që përcaktojnë

përdorimin e forcës për vetëmbrojtje nga njësitë (anijet) dhe personeli i kontrollit të zbatimit të ligjit në det gjatë përmbushjes së misionit të tyre.

#### *B. Qëllimi:*

Rregullat e angazhimit veprojnë si një mjet për të siguruar drejtim dhe kontroll efektiv mbi strukturat e kontrollit të zbatimit të ligjit.

Drejtnesit civil shtetëror (Ministrat) i përdorin rregullat e angazhimit për tu siguruar që forcat e strukturave të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit, gjatë realizimit të misioneve të tyre, të reagojnë për vetëmbrojtje dhe të mos përdorin një forcë jo proporcionale.

Drejtnesit civil shtetëror me anë të rregullave të angazhimit, urdhërojnë organizmat dhe strukturat vartëse të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit duke përcaktuar kur, ku, në çfarë mase dhe kundrejt kujt mund të përdoret forca. Në rregullat e angazhimit specifikohet gjithashtu se cila hallkë në zinxhirin e drejtimit është e autorizuar, çfarë force do të përdorë dhe kur.

Drejtnesit e operacioneve në QNOD dhe komandantët në terren (komandantët e anijeve) i përdorin rregullat e angazhimit për të përcaktuar kur, ku, në çfarë mase dhe kundër kujt do të përdoret forca për të përmbushur misionin e tyre.

#### *C. Faktorët që ndikojnë në rregullat e angazhimit të QNOD-së*

Faktorët që ndikojnë në rregullat e angazhimit të QNOD-së mund të përmbliidhen si më poshtë:

1. Objektivat e politikës kombëtare në hapësirën detare;
2. Situata konkrete e skenarit detar dhe kërkesat operacionale specifike;
3. Detyrimet ligjore sipas ligjit kombëtar dhe ndërkombëtar, protokollet bi dhe multilaterale shtetërore.

Drejtnesi i QNOD-së, së bashku me koordinatorët institucionalë, që ndjekin dhe kontrollojnë realizimin e misioneve operacionale në det, duhet të vlerësojnë vazhdimisht, nëse ndryshimet e politikës kombëtare, situatave operacionale dhe detyrimet e përditësuara ligjore, nxjerrin nevojën e rishikimit të rregullave të angazhimit. Mbi këtë analizë ata u propozojnë autoriteteve të larta (Ministrave) ndryshimin e tyre.

Modelet e rregullave të angazhimit përgatiten nga QNOD në formë kartash të rregullave të angazhimit (ROE-Rules of Engagement) në shqip dhe në anglisht dhe u jepen komandantëve të anijeve.

## KAPITULLI I

### RREGULLAT E ANGAZHIMIT DHE IMPLEMENTIMI NË NIVELIN E VEPRIMEVE NË TERREN

#### 1. Rregullat e angazhimit për vetëmbrojtjen

1. *Vetëmbrojtja e njësisë* (anijeve-mjeteve lundruese). Një komandant në terren (njësie - anijeje - mjeti lundrues) ka autoritetin dhe detyrimin, që të përdorë të gjitha mjetet e nevojshme në dispozicion dhe të ndërmarrë të gjitha veprimet e duhura për të mbrojtur njësinë/anijen/mjetin lundrues, përfshi edhe personelin e imbarkuar ose të përfshirë në operacion, kundër veprimtarive agresive kriminale që shfaqen hapur nga shkelësit e ligjit dhe kriminelët.
2. *Vetëmbrojtja individuale*. Çdo pjesëtar i personelit të inkuadruar në operacionet e ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit në det ka të drejtë të kryejë të gjitha veprimet e duhura për të mbrojtur veten dhe personelin tjetër pjesëmarrës në operacion, nga veprimtari agresiv kriminale ose kur shfaqen synime të qarta për t'i realizuar ato. Komandanti në terren (komandanti i anijes) duhet të sigurohet mirë, që personeli i tij ta kuptojë qartë se kur dhe si do të përdoret forca për tu vetëmbrojtur.
3. Në qoftë se merret vendimi për nevojën dhe mënyrën e përdorimit të forcës, komandanti në terren (anije) duhet të shqyrtojë dhe vlerësojë elementët e kërkuar të domosdoshmërisë së përdorimit të forcës dhe proporcionalitetit të saj.

- a. *“Domosdoshmëria”* e përdorimit të forcës lind atëherë, kur shfaqet një veprim agresiv ose kur një keqbërës, grup kriminal apo terrorist shfaq synime të hapura kriminale.

*Veprimtari agresiv kriminale* konsiderohet një sulm, përdorim force ose kundërveprim i dhunshëm ndaj personelit dhe mjeteve detare

të QNOD-së, që ndërmerr veprimtari të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit.

*Synim për kryerjen e një veprimtarie agresive kriminale* konsiderohet kërcënimi për përdorim të shpejtë të forcës kundër njësave (anijeve) dhe personelit të ushtrimit të ligjit në det. Ky synim është gjithashtu kërcënimi i përdorimit të forcës që drejtohet ose pengon kryerjen e misionit dhe të detyrave nga njësitë e ushtrimit të ligjit në det.

Në përcaktimin e synimit për kryerjen e një veprimtarie agresive kriminale, komandanti në terren (komandanti i anijes, komandanti i grupit të bordingut) duhet të marrë në konsideratë disa faktorë:

- Kapacitetet dhe veprimet konkrete të personit (grupit të personave) që paraqet kërcënim.
- Informacionin paraprak dhe të dhënat e përditësuara të shërbimeve inteligjente në dispozicion në çastin e ngjarjes.
- Situatën politiko-juridike në hapësirën detare (rajonin ose zonën e përgjegjësisë) dhe marrëdhëniet me shtetin e flamurit, kur anija shkelëse e ligjit është e huaj.
- Marrëdhëniet specifike të mundshme nga autoritetet më të larta.

Rregullat e angazhimit në operacionet e ushtrimit të ligjit në det u tregojnë komandantëve në terren (bording, anije, grup anijesh), që në qoftë se e lejojnë rrethanat dhe koha, personi apo grupi i personave kërcënues, duhet të paralajmërohen dhe t'i jepet mundësia e ndërprerjes së veprimeve kërcënuese.

Baza ligjore për rregullat e angazhimit nga strukturat e ushtrimit të ligjit në det janë e drejta e vetëmbrojtjes kolektive dhe individuale që pasqyrohet në nenin 51 të Kartës së Kombeve të Bashkuara (për anijet me flamur të huaj) dhe ligjit Nr. 8290, datë 24.2.1998, "Për përdorimin e armëve të zjarrit".

- b. "*Proporcionaliteti*" është përdorimi vetëm i atij intensiteti force (kur realizohet vetëmbrojtja) që është e nevojshme për të përballuar veprimin kriminal ose synimin e shfaqur kriminal që përbën kërcënim për jetën duke vazhduar mbrojtjen dhe sigurimin e forcave të ushtrimit të ligjit. Një komandant në terren (bording, anije, grup anijesh) mund të kundërveprojë për të neutralizuar ose asgjësuar personin, grupin e personave shkelës të ligjit/grup kriminal, kur kjo është e vetmja masë për të parandaluar ose ndërprerë një veprim ose synim agresiv kriminal. Një veprimtari e

tillë mund të vazhdojë derisa personi, grupi i personave shkelës të ligjit, grup kriminal, vazhdojnë veprimin kriminal.

Një person/grup personash shkelës të ligjit/grup kriminal, mund të ndiqet dhe të goditet/sulmohet gjatë vetëmbrojtjes, vetëm në qoftë se ata vazhdojnë veprimet ose synimet e tyre kriminale.

## **2. Rregullat e angazhimit të QNOD gjatë kryerjes së misioneve të ushtrimit të ligjit në det.**

Rregullat e angazhimit të QNOD-së, sigurojnë gjithashtu një listë të përgjithshme të “masave suplementare” të numërtuara, nga e cila çdo komandant në terren (anije, grup anijesh, ekipe bordingu) mund të përzgjedhë rregulla angazhimi të veçanta, që u nevojiten për të përmbushur me sukses një mision specifik.

Komandantët në terren dhe drejtuesit në QNOD e përdorin këtë listë, gjatë procesit të planëzimit për përgatitjen e planeve për raste kritike si dhe për të reaguar ndaj një krize aktuale në skenarin detar, në zonën afër rajonit përkatës të përgjegjësisë.

Komandantët në terren dhe drejtuesit e QNOD-së e përdorin listën e masave suplementare, gjithashtu kur gjatë zbatimit të një plani, për realizimin e një misioni të caktuar në vazhdim dhe zhvillim, lind nevoja e modifikimit progresiv të rregullave të angazhimit për misionin specifik.

Në zhvillimin e veprimtarive operative - administrative të ushtrimit të ligjit në det përdoren dy lloj masash suplementare:

- a) *Lloji i parë*, i cili përfshin ato masa që përgatiten vetëm me autorizim të Kryeministrit dhe të titullarëve të ministrive që janë përfaqësuar në QNOD. Ato u lejohen komandantëve në terren (anije, grup anije, ekip bordingu), për tu përdorur në rrethana shumë specifike dhe të përcaktuara qartë.
- b) *Lloji i dytë* i masave suplementare përfshin ato masa që nuk kërkojnë autorizim të nivelit të lartë qeveritar dhe përdoren nga komandantët në terren dhe drejtuesit e QNOD-së për realizimin e misioneve. Këto masa përdoren për aq kohë sa nuk është vënë ndonjë kufizim për përdorimin e tyre.
- c) *Lista e masave suplementare* përfshin edhe veprimtari që *nuk kanë kufizime të përcaktuara*. Ato mund të përdoren për të modifikuar, gjatë zhvillimit progresiv të operacionit të ushtrimit të ligjit në det,

ndonjë masë kufizuese që nuk përfshihet në listat e dy llojeve të para.

- Rregullat e përkohshme të angazhimit të QNOD-së, mund të plotësohen nga komandantët në terren (anije, grup anijesh, grup bordingu), në përputhje me veçoritë gjeografike në rajone dhe zona përgjegjësie, me karakteristika të veçanta dhe specifike.

Në të gjitha rastet rregullat e angazhimit formulohen në përputhje me objektivat e politikës shtetërore, për administrimin dhe menaxhimin e hapësirës detare shqiptare.

### **3. Proçesi i planëzimit për kryerjen e misionit të QNOD-së**

Proçesi i planëzimit të përbashkët ndërinstitucional që merr jetë dhe zhvillohet në QNOD, përfshin planet e kombinuara për skenarët e mundshëm në një hapësirë të caktuar gjeografike si dhe planet mbështetëse për realizimin me sukses të tyre, gjatë periudhës së zhvillimit konkret të operacionit (veprimtarisë).

1. *Planizimi i parapërgatitur* (plan-koncepti) zhvillohet për një ngjarje apo pistë të mundshme e cila mund të ndodh në të ardhmen, në kushte të caktuara specifike. Normalisht, një këshilltar ligjor i ndihmon drejtuesit dhe stafin e QNOD-së (drejtorin administrativ, koordinatorët institucionalë, oficerët e shërbimit/oficerët civil të turnit), për të përgatitur rregullat e angazhimit që përfshihen në këto plane.
2. *Planizimi paraprak* zhvillohet për të përballuar një ngjarje apo krizë të mundshme në skenarin dinamik detar, në të cilin ndërthuren marrëdhëniet shumë komplekse të ligjit ndërkombëtar, ligjit kombëtar dhe të drejtës zakonore. Në këtë rast është e domosdoshme përgatitja e rregullave të angazhimit nga oficerët operacionalë (drejtuesit) në konsulencë direkte me personelin e sektorit të mbështetjes operacionale dhe ligjore në QNOD.

Me miratimin e planëzimit të përgjithshëm paraprak nga titullarët dhe drejtuesit institucionalë, së bashku me rregullat përkatëse të angazhimit, komandantët në terren përpilojnë rregullat e tyre të angazhimit. Këto rregulla zbërthejnë, por nuk kundërshtojnë rregullat e angazhimit të përcaktuara nga eprorët.

### **4. Implementimi i rregullave të angazhimit në nivelin e veprimeve në det (terren)**

*Në nivelin e veprimtarive konkrete operacionale* në operacionet e kontrollit të zbatimit të ligjit dhe ushtrimit të tij në hapësirën detare shqiptare, duhet të përgatiten rregulla angazhimi, për të gjitha kurset e veprimit. Këto kurse veprimi (variante operacionale) lidhen në mënyrë të drejtpërdrejtë me regjimet juridike që zbatohen në det. Është e thjeshtë për vendimmarrësit të përcaktojnë përparësitë e çdo njërit regjim juridik në skenarin detar. Por është shumë kompleks dhe i vështirë përcaktimi, koordinimi, unifikimi dhe implementimi i rregullave të angazhimit në një operacion të kombinuar të ushtrimit të kontrollit për zbatimin e ligjit.

Në këto raste duhet të shkruhen dhe të shpërndahen tek përdoruesit rregullat e angazhimit që mund të mbahen mend lehtë dhe që të jenë të zbatueshme nga personeli, anijet dhe njësitë e ushtrimit të ligjit. Në përputhje me zhvillimin progresiv ose në minimizim të një situatë që kërkon përdorim force, rregullat e angazhimit mund të kufizohen dhe të rregullohen. Por, në asnjë rast nuk duhet të lejohen kufizime që kanë të bëjnë me masat e sigurimit të pajisjeve, anijeve dhe personelit.

Trajnimi dhe stërvitja janë një hap kritik në procesin e masave që personeli i QNOD-së dhe i aseteve të tjera të saj, zbaton për rregullat e angazhimit në terren (det).

Stërvitja dhe trajnimi i përgjithshëm për përvetësimin e rregullave të angazhimit, duhet të jetë pjesë e programit të trajnimit në përgjithësi për personelin operacional dhe mjetet (anijet). Bazat themelore mbi të cilat mbështetet dhe ndërtohet ky lloj trajnimi janë:

- Stërvitja me rregulla angazhimi për vetëmbrojtje.
- Rëndësia e deklaramentit të një force, personi, grupi personash kriminal si force kriminale.
- Mbrojtja e personave dhe pasurisë të përcaktuara në misionin e operacionit.

Institucionet pjesëmarrëse në QNOD duhet të përpunojnë teknikat dhe procedurat për rregullat e angazhimit për përdorim, në programet e trajnimit të përgjithshëm për të ndihmuar personelin operacional, që të veprojnë pa hezitim në një situatë krize, tensioni dhe stresi. Teknikat dhe procedurat mund të grupohen në programet stërvitore sipas këtyre modeleve:

a. K.P.L.M. përdoret për tu stërvitur për parimet e rregullave të angazhimit:

- K- Kundërpërgjigju zjarrit me zjarr
- P- Parashiko sulmin ndaj veprimtarive armiqësore
- L- Llogarit potencialin e forcës kundërvepruese, kur e lejon koha dhe rrethanat
- M- Mbro me forcë vdekjeprurëse, vetëm jetën e personelit dhe objektive të përcaktuara nga autoritetet e prore



b. P.T.Q.G.S.V. përdoret për tu stërvitur dhe trajnuar me konceptin e shkallëzimit gradual të forcës gjatë misioneve të ushtrimit të ligjit në det, duke përdorur forcë minimale për vetëmbrojtje. Megjithatë, në stërvitjet e ndryshme në det ose në klasë, personelit mund të mos u kërkohej që të përpunojë një hap, përpara se të kalojnë në një shkallë tjetër force. Mund të ndodhë që në situatë reale të mos zbatohen dot veprimet me zhvillim progresiv por t'i përgjigjesh direkt veprimtarisë armiqësore të keqbërësit, shkelësit të ligjit apo kriminelit (grupit).

P- Paralajmërim verbal

T- Trego armën

Q- Qitje paralajmëruese

G- Goditje me qytë, shkop gome etj

S- Shpo me bajonetë, thikë etj

V- Vrite me zjarr

c. Një alternativë mund të jetë P.D.T.Q.H. për tu stërvitur për përdorim të shkallëzuar force.

P- Paralajmëro me gojë për të ndaluar veprimet

D- Drejto armën me synimin për ta përdorur

T- Trego formë jo vdekjeprurëse të forcës kur ekziston mundësia

Q- Qëllo në ajër për paralajmërim

H- Hap zjarr për të eliminuar kërcënimin. Vazhdo zjarrin derisa kërcënimi të vazhdojë të jetë prezent.

d. Ç.S.V.B.A.K.P. përdoret për të trajnuar personelin duke përcaktuar treguesit e synimit armiqësor dhe realizimin e vetëmbrojtjes individuale dhe të njësisë (anijes).

Ç- Çfarë ka/kanë në duar?

S- Sasia e armatimit

V- Veprimet që po kryejnë

B- Brenda apo jashtë rrezes së veprimit të armëve të grupit/individit armiqësor

A- A kanë apo jo uniforma ose pajisje mbrojtëse.

K- Koha e nevojshme për të realizuar kontaktin

P- Pajisjet luftarake, sasia dhe cilësia e tyre

Brifingjet stërvitore dhe trajnuese me skenar përdorimin e rregullave të angazhimit, e ndihmojnë personelin e strukturave të ushtrimit të ligjit në det, që të kuptojë përdorimin e tyre rast pas rasti në situata specifike.

Stërvitjet trajnuese me situatë dinamike mësimore virtuale, kërkojnë përfshirjen e të gjithë personelit të ushtrimit të ligjit që vepron në terren. Më e rëndësishme është që të stërviten ai grup i personelit që parashikohet të formojnë grupet e bordingut. Ky personel duhet të

stërvitet në një skenar stërvitor sa më realist. Në rolin e “forcës kërcënuese kriminale” zakonisht vepronjë vetë trajnuesit.

Një rol të rëndësishë së veçantë i kushtohet përgatitjes dhe trajnimit të komandantëve në terren (komandantëve të anijeve/mjeteve lundruese) për të realizuar pa rrezik për personelin dhe mjetet manovrimin, afrimin dhe bordimin me mjetin që komandojnë, tek mjeti lundrues (anija) burim i kërcënimit vdekjeprurës.

## **KAPITULLI II**

### **MODELET E RREGULLAVE TË ANGAZHIMIT PËR INSTITUCIONET LIGJ-ZBATUESE PJESËMARRËSE NË QNOD**

Çdo institucion shtetëror, që ka përgjegjësi dhe interesa në det (sipas nenit 32 të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë) mund të ndodhet në situatë kritike dhe krize, gjatë realizimit të misionëve të tyre. Megjithëse në të shumtën e rasteve veprimtaria e tyre do të bazohet mbi inspektimin konsensual, gjatë zbatimit progresiv të operacionit, situata mund të ndryshojë. Secili institucion pjesëmarrës dhe në mënyrë të veçantë Ministria e Mbrojtjes (Roja Bregdetare), Ministria e Brendshme (Policia Kufitare dhe Migracioni, Policia e Shtetit) dhe Ministria e Financave (Antikontrabanda) mund të ndodhen në situatë agresive kriminale, kërcënuese ose krize. Për këtë arsye këto institucione duhet të përgatitin në mënyrë të shkallëzuar dhe të përdorin konkretisht rregulla të qarta të angazhimit. Këto rregulla të përgjithshme të angazhimit për personelin në terren, përgatiten në formë “Modele të Rregullave të Angazhimit (R.A.)” dhe praktikohen gjërësisht gjatë stërvitjeve dhe trajnimit.

1. Ministria e Mbrojtjes (Roja Bregdetare) mund të përgatisë në koordinimin me QNOD-në, atëherë “Rregullave të Angazhimit” sa skenarë të mundshëm (të planizuar) ka parashikuar ajo se do të kenë kërcënim për ushtrimin e akteve agresive kriminale ose synimeve të përdorimit të këtyre akteve. Domosdoshmërisht, dy janë modelet kryesore përmbledhëse të rregullave të angazhimit:
  - a- Rregullat e angazhimit gjatë manovrimin për të realizuar ndjekjen e nxehtë dhe ndalimin e mjetit të shkelësve të ligjit që reflektojnë situatë agresive kriminale.
  - b- Implementimi i rregullave të angazhimit gjatë procedurave të bordingut.

2. Ministria e Brendshme ka parashikuar Modelin e Rregullave të Angazhimit për personelin e Policisë Kufitare dhe Migracionit.

- A -

### **RREGULLAT E ANGAZHIMIT “PËR MANOVRIMIN E ANIJES PËR BORDING NGA ROJA BREGDETARE”**

1. Me urdhër të komandantit të Rojës Bregdetare, anija e Rojës Bregdetare përcakton objektin detar (anijen/anijet/mjetet lundruese) nëse prezanton (tregon) veprime apo synime armiqësore. Në bazë të këtij përcaktimi ndërmerr veprime dhe operatione të detyrimit për të zbatuar kërkesat e ligjit sipas këtyre procedurave të parashikuara në këtë Model të Rregullave të Angazhimit:

*Para angazhimit (veprimit) kërkoni indentifikimin pozitiv (I.D.P.). Identifikimi pozitiv është një siguri dhe bindje e faktuar, se objektivi i propozuar (zgjedhur) është një objektiv që reflekton qartazi veprimtari agresive kriminale ose synon që t'i realizojë ato. Në qoftë se gjatë afrimit dhe marrjes së kontaktit vizual apo elektronik (radioteknik-eptoelektronik) nuk sigurohet identifikimi pozitiv (I.D.P.) atëherë kontakto me eprorin për të marrë një vendim për veprimet pasardhëse.*

*Mos ushtroni presion dhe arbitraritet gjatë afrimit dhe manovrimit për bording, në qoftë se nga ekuipazhi i anijes (mjetit lundrues), që është përcaktuar si kriminal dhe kërcënues për jetën nuk kryen veprime të qarta të kundërshtimit më dhunë.*

*Gjatë afrimit dhe manovrimit për të realizuar bordingun, tek mjete lundrues (anija), që tregon haptazi veprim kriminal kërcënues për jetën, zgjidhni për kontakt fizik drejtimet e kështu të objektit që do bordohet.*

*Mbani në rrezen e qitjes së armëve të anijes, mbikuvrtën dhe mbistrukturën (urën e komandimit) për të realizuar neutralizimin e*

veprimtarisë agresive kriminale të keqbërësve të imbarkuar në objektin që do të kapet dhe ndalohet.

*Mos qëlloni ata persona që janë imbarkuar në anije dhe duken qartazi që nuk janë të armatosur dhe që nuk kundërveprojnë duke përdorur forcë vrasëse.*

*Gjatë bordingut synoni që vetëm të neutralizoni dhe të ç'aftësoni mjetin lundrues (anijen) që vepron armiqësisht, por jo ta shkatërrohi atë.*

2. *Përdorimi i forcës, përfshi atë vdekjeprurëse, autorizohet për të mbrojtur:*
  - a- Vetën, anijen/mjetin lundrues dhe personelin tjetër të Rojës Bregdetare (ose të institucioneve të QNOD-së) të përfshirë në operacion.
  - b- Pengjet civile, persona me kushte transporti legal apo ilegal të imbarkuar në anije (mjetin lundrues) që bordohet me forcë.
  - c- Persona të ekuipazhit të anijes që kryejnë veprime apo kanë synime agresive kriminale, por që nuk reflektojnë veprime të dhunshme.
3. Trajtoni të gjithë civilët (ekuipez, pasagjerë) dhe pasurinë e tyre me respekt dhe dinjitet. Mos dëmtoni gjatë përdorimit të forcës për bording pasuri, pajisje ose objekte që nuk influencojnë në realizimin me sukses të misionit.
4. Ndaloni, mënjanoni dhe veçoni nga rajoni i ushtrimit të forcës, civilë, objekte apo ekuipazhe që nuk reflektojnë veprimtari dhe synime agresive kriminale ndaj forcave të ekipit të bordingut. Mbroni ashtu si personelin tuaj, civilët që kërkojnë ndihmë.
5. *Kujtesë*
  - a- Sulmoni dhe godisni vetëm ata objektiva që konsiderohen armiqësore/kriminale.
  - b- Ruani personelin tuaj dhe pajisjet ushtarake të tyre .
  - c- Ruani civilët dhe pasurinë e tyre.
  - d- Silluni me nder dhe me dinjitet
  - e- Zbatoni me përpikmëri legjislacionin në fuqi.
  - f- Zbatoni rregullat e manovrimit të anijeve.

Këto rregulla angazhimi “për manovrimin e anijes për bording” do të mbeten në fuqi për deri sa komandanti (eprori) i Rojës Bregdetare (QNOD-së) do të urdhërojë kalimin në rregulla të reja angazhimi.

- B -

**IMPLEMENTIMI I RREGULLAVE TË ANGAZHIMIT GJATË NJË PROCEDURE  
BORDINGU**

***I. Rregullat e Angazhimit gjatë parabordimit***

Faza e parabordimit është nga fazat më të rëndësishme për të kryer një bordim sa më të suksesshëm. Kjo fazë udhëhiqet nga disa rregulla dhe parime bazë të cilat duhet të zbatohen nga çdo skuadër bordimi.

1. *Vëzhgo me kujdes mjetin që do të bordohet.* Vëzhgimi i mjetit përfshin disa aspekte si: aktivitetin e mjetit, tipin dhe përshkrimin e mjetit, kombësinë, vendndodhjen, numrin e personave në bord dhe nëse ka shkelje të dukshme të ligjit. Gjatë vëzhgimit përdorni shikimin vizual dhe radarin për të gjetur kursin dhe shpejtësinë, ndryshimet e kursit, pozicionin gjeografik.
2. *Merr kontakt me kapitenin e mjetit ose personin përgjegjës.* Gjatë marrjes së informacionit kërkoni të flisni me kapitenin e anijes dhe nëse ai nuk është prezent me personin përgjegjës për mjetin. Kërkoni informacione rreth emrit, kombësisë, datëlindjes së kapitenit si dhe numrin e personave në bord dhe kombësinë e tyre.
3. *Merr informacion rreth mjetit.* Kërkoni informacion rreth mjetit si emrin, flamurin, numrin e regjistrimit, gjatësinë, qëllimin e udhëtimit, pasagjerët apo ngarkesën në bord, portin e nisjes, portin e mbërritjes dhe ETA. Mund të bëni pyetje edhe nëse ka armë në bord, nëse janë borduar kohët e fundit dhe pyetje të tjera që mund t'iu duken të nevojshme.

4. *Vlerëso dhe përpuno informacionin e marrë.* Krahasoni informacionin e marrë me vëzhgimin vizual. Të gjitha mospërputhjet janë arsye për dyshim. Kontrolloni të dhënat me anë të shërbimeve dhe sistemeve të inteligjencës
5. *Cakto nivelin e rrezikut.* Gjatë analizimit të nivelit të riskut merrni parasysh vëzhgimin vizual, kompleksitetin e misionit, informacionin nga kontakti direkt si dhe informacionin e shërbimeve të inteligjencës. Analizimi i nivelit të rrezikut përfshin numrin e personave në bord, motin, kohën, aktivitetin e mjetit, informacionin e mbledhur.
6. Harto planin e bordimit gjatë të cilit:
  - a. *Cakto numrin e skuadrës së bordimit* - minimumi 2 persona, për mjete midis 10 – 22m rekomandohen 4 persona, për mjete mbi 22m rekomandohen 6 persona.
  - b. *Shpërnda përgjegjësitë.*
  - c. *Bëji të ditur skuadrës situatën.*
  - d. *Përshtat rolet sipas përvojës dhe fuqisë fizike.*
  - e. *Pajis me llojet e mjeteve të nevojshme*, - shkopi i gomës, prangat, elektrik dore, jelekë, radio komunikimi etj.
  - f. *Bëj planin e imbarkimit.*
  - g. *Cakto planin e sigurisë.*
  - h. *Bëj planin e emergjencës* – në situata pengmarrje, zjarri armiqësor, goditje oficerit ose subjektit, rrugët e daljes, evakuimit.

## **II. Rregullat e angazhimit në bordim dhe pas bordimit**

Faza e bordimit dhe pas bordimit është po aq jetësore sa dhe faza e parabordimit për suksesin e operacioneve të ushtrimit të ligjit në det.

1. *Afroju mjetit që do të bordohet.* – Bëj afrimin në formë patkoi dhe vëzhgo për shkelje të dukshme, sigurohu që mjete i përmbahet udhëzimeve të dhëna nga ana juaj, zgjidh pozicionin e sigurt për bordim. *Mos ushtroni presion dhe arbitraritet* gjatë afrimit dhe manovrimit për bording, në qoftë se nga ekuipazhi i anijes (mjetit lundrues), që është përcaktuar si veprim agresiv kriminal nuk ka veprime të qarta të kundërshtimit me dhunë.

Gjatë afrimit dhe manovrimit për të realizuar bordingun, tek mjete lundrues (anija), që tregon haptazi veprim agresiv kriminal, zgjidhni për kontakt fizik drejtimet e kështj të objektit që do bordohet.

2. *Informo kapitenin e mjetit për bordimin* – komunikoj me kapitenin duke i bërë të ditur se çfarë duhet të bëjë ekzaktësisht si uljen e shpejtësisë, lëshimin e shkallëve, ndezjen e dritave, të mbaj ekuipazhin larg vendit të bordimit, të bëj gati dokumentacionin dhe identifikimin.
3. *Imbarkohu*
  - a. Zër pozicionin e caktuar më parë
  - b. Prezantohu
  - c. Pyet nëse ka armë në bord
  - d. Verifiko numrin e personave në bord
  - e. Mblidh dokumentacionin dhe identifikimin

*Mos qëlloni ata persona që janë imbarkuar në anije dhe duken qartazi që nuk janë të armatosur dhe që nuk kundërveprojnë duke përdorur forcë vrasëse.*

*Gjatë bordingut synoni që vetëm të neutralizoni dhe të çaftësoni mjetin lundrues (anijen) që vepron armiqësisht, por jo ta shkatërroni atë.*

*Përdorimi i forcës, përfshi atë vdekjeprurëse, autorizohet për të mbrojtur:*

- a- Vetën, anijen/mjetin lundrues dhe personelin tjetër të Rojës Bregdetare (ose të institucioneve të QNOD-së) të përfshirë në operacion.
  - b- Pengjet civile, persona me kushte transporti legal apo ilegal të imbarkuar në anije (mjetin lundrues) që bordohet me forcë.
  - c- Persona të ekuipazhit të anijes që kryejnë veprime apo kanë synime agresive kriminale, por që nuk reflektojnë veprime të dhunshme.
  - d- Trajtoni të gjithë civilët (ekvipazh, pasagjerë) dhe pasurinë e tyre me respekt dhe dinjitet. Mos dëmtoni gjatë përdorimit të forcës për bording pasuri, pajisje ose objekte që nuk influencojnë në realizimin me sukses të misionit.
  - e- Ndaloni, mënjanoni dhe veçoni nga rajoni i ushtrimit të forcës, civil, objekte apo ekuipazhe që nuk reflektojnë veprimtari dhe synime armiqësore ndaj forcave të ekipit të bordingut. Mbroni ashtu si personelin tuaj, civilët që kërkojnë ndihmë.
4. *Largohu nga mjeti*
    - a. Para largimit bëj një përmbledhje për ekuipazhin e mjetit
    - b. Merr pozicionin e duhur për largimin
    - c. Organizo largimin nga mjeti
    - d. Bëj analizën e bordimit

- a. Diskuto rreth ecurisë së bordimit
- b. Diskuto rreth problemeve gjatë bordimit
- c. Ji i hapur për mendimet e të tjerëve
- d. Plotëso dokumentacionin e nevojshëm
- e. Përgatitu për bordimin pasardhës

*Kujtesë*

- a. Sulmoni dhe godisni vetëm ata objektiva që konsiderohen armiqësorë/kriminalë.
- b. Ruani personelin tuaj dhe pajisjet ushtarake të tyre
- c. Ruani civilët dhe pasurinë e tyre
- d. Silluni me nder dhe me dinjitet
- e. Zbatoni me përpikmëri legjislacionin në fuqi
- f. Zbatoni rregullat e manovrimit të anijeve

- C -

**RREGULLAT E ANGAZHIMIT PËR PERSONELIN E POLICISË KUFITARE  
DHE MIGRACIONIT**

**“Për manovrimin e mjetit lundrues për afrim dhe kontroll nga Policia Kufitare dhe Migracionit”**

1. Me urdhër të eprorit të drejtpërdrejtë, komandanti i mjetit lundrues të Policisë Kufitare dhe Migracionit përcakton objektin detar (anijen/anijet/mjetet lundruese) në rastet kur ai/ato (mjetet lundruese) prezantojnë (demonstrojnë) veprime apo synime agresive. Mbi bazën e këtij përcaktimi, ndërmer veprime dhe operacione të detyrimit për të zbatuar kërkesat e ligjit “Për Policinë e Shtetit” sipas procedurave të parashikuara në këtë Model të Rregullave të Angazhimit (Rregulla të Angazhimit).
  - a. *Para angazhimit (veprimit) kërkoni identifikimin pozitiv (I.D.P.).* Identifikimi pozitiv është një siguri dhe bindje e faktuar, se objektivi i propozuar (zgjedhur) është një objektiv që reflekton qartazi veprimtari agresive kriminale ose synon që t’i realizojë ato. Në qoftë se gjatë afrimit dhe marrjes së kontaktit vizual apo elektronik (radioteknik-epioelektronik) nuk sigurohet identifikimi pozitiv (I.D.P.), atëherë kontakto me eprorin e drejtpërdrejtë për të marrë një vendim për veprimet pasardhëse.
  - b. *Mos ushtroni presion dhe arbitraritet gjatë afrimit dhe manovrimit për kontroll, në qoftë se nga ekuipazhi i anijes (mjetit lundrues),*



- që është përcaktuar si agresiv (kriminal) nuk ka veprime të qarta të kundërshtimit me dhunë.
- c. Gjatë afrimit dhe manovrimit për të realizuar bordingun së bashku me Rojën Bregdetare, tek mjeti lundrues (anija), që demonstron haptazi veprime agresive, *zgjidhni për kontakt fizik drejtimin e kësaj të objektit që do të bordohet.*
  - d. *Mbani në sektorin e qitjes së armëve që kini në organikë të mjetit lundrues mbikuvrtën dhe mbistrukturën (urën e komandimit) për të realizuar neutralizimin e veprimtarisë agresive (kriminale) të keqbërësve të imbarkuar në objektin që do të kapet dhe ndalohet.*
  - e. *Mos qëlloni ata persona që janë imbarkuar në anije dhe duken qartazi që nuk janë të armatosur dhe që nuk kundërveprojnë duke përdorur forcë vrasëse.*
  - f. Gjatë kontrollit *synoni që vetëm të neutralizoni dhe të ç'aftësoni mjetin lundrues (anijen) që vepron agresivisht në mënyrë kriminale, por jo ta shkatërroni atë.*
2. *Përdorimi i forcës, përfshi atë vdekjeprurëse, autorizohet për të mbrojtur:*
    - a. Vetën, anijen/mjetin lundrues dhe personelin tjetër të Policisë Kufitare dhe Migracionit (ose të institucioneve të tjera të QNOD-së) të përfshirë në operacion.
    - b. Pengjet civile, persona me kushte transporti legal apo ilegal të imbarkuar në anije (mjetin lundrues) që bordohet me forcë.
    - c. Personat e ekuipazhit të anijes që kryen veprime apo ka synime agresive, por që nuk reflektojnë veprime të dhunshme.
  3. Trajtoni të gjithë civilët (ekvipazh, pasagjerë) dhe pasurinë e tyre me respekt dhe dinjitet. Mos dëmtoni gjatë përdorimit të forcës për realizimin e kontrollit, pasuri, pajisje ose objekte që nuk influencojnë në realizimin me sukses të misionit.
  4. Ndaloni, mënjanoni dhe veçoni nga rajoni i ushtrimit të forcës, civilët, objekte apo ekuipazhe që nuk reflektojnë veprimtari dhe synime agresive ndaj forcave të ekipit të bordingut. Mbroni ashtu si personelin tuaj, civilët që kërkojnë ndihmë.
  5. *Kujtesë*
    - a- Sulmoni dhe godisni vetëm ata objektiva që konsiderohen agresivë/kriminale;
    - b- Ruani dhe mbroni personelin tuaj dhe pajisjet e tyre;
    - c- Ruani dhe mbroni civilët dhe pasurinë e tyre;
    - d- Silluni me nder dhe me dinjitet;

e- Zbatoni rregullat e manovrimit të mjeteve lundruese;

Këto rregulla angazhimi “për manovrimin e anijes për bording” do të mbeten në fuqi përderisa drejtuesi i operacionit do të urdhërojë kalimin në rregulla të reja angazhimi.

## **FJALORTH TERMASH**

**Agjensi anijesh (Shipping Agency - teksti “Shprehjet e ligjit detar e biznesit për kapitenin”)** Quhet një zyrë e legalizuar dhe e krijuar mbi bazën e një statusi ligjor që mbulon fushën e shërbimit ndaj anijeve dhe mjeteve të ndryshme detare.

**Anekse operacionale (Operational annexes JP – 1-02)** Janë udhëzime plotësuese të domosdoshme por duke qenë voluminoze dhe teknike, nuk mund të përfshihen në pjesën kryesore të një plani, programi apo urdhëri. Zakonisht i bashkangjitet në formë shtojcash, materialit kryesor të planit, programit ose urdhërit.

**Anije me sëmundje infektive në bord (Infected ship - teksti “Shprehjet e ligjit detar e biznesit për kapitenin”)** Termi ka të bëjë me ato anije që vijnë nga portet e vendeve të cilat kanë qenë të përfshira nga epidemi ose që në bordin e tyre kanë shenja të sëmundjeve infektive, si: kolerë, murtajë, li, ethe të verdhë, ebola ose çdo lloj tjetër sëmundje ngjitëse. Klasifikimi i anijeve, sipas shkallës së infeksionit është:

**Anije të dyshuara (Suspected ships - teksti “Shprehjet e ligjit detar e biznesit për kapitenin”)** Në një anije që ka shenja të infeksionit të murtajës, por që nuk janë shfaqur brenda 6 ditëve nga momenti i imbarkimit dhe sipas gjykimit të mjekut të anijes mund të ketë shenja të infeksionit të etheve, tërbimit, hermoragjisë virale etj.

Në të gjitha rastet e tilla është e domosdoshme që kapiteni të ngrejë flamurin e verdhë, sapo hyn në ujërat territoriale dhe autoritetet portuale të vendosin regjimin e karantinës dhe vaksinimin e ekuipazheve.

**Antiterrorizëm (Antiterrorism JP – 1 - 02)** Masat mbrojtëse që përdoren për të zvogëluar cënueshmërinë e individëve, strukturave ushtarake dhe civile, pronës shtetërore ose private nga aktet terroriste. Në këto masa përfshihet edhe reagimi dhe frenimi me forcat policore dhe ushtarake.

**Autoritet doganor (Custom Authority – Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë)** Me autoritet doganor kuptohet autoriteti i ngarkuar për zbatimin e legjislacionit doganor si edhe të akteve të tjera ligjore dhe nënligjore, zbatimi i të cilave i është ngarkuar këtij autoriteti.

**Azimut – Peleng (Azimuth JP – 1-02)** Madhësi që mund të shprehen në madhësi pozitive të cilat rriten në drejtim të akrepave të orës. Këndi horizontal i matur në gradë ose milizim nëpërmjet veriut magnetik (ose të vertetë) dhe drejtimin referues të një pike ose objekti detar i caktuar apo i përzgjedhur.

**Bording – përcaktuar sipas manualit të Rojës Bregdetare.** Çdo afrim dhe kontroll tjetër i mjeteve lundruese detare që nuk drejtohet nga ekuipazhe të Rojës Bregdetare nuk konsiderohet bordin. Proçedurat për këto veprimtari sidomos kur kalohet bordi i mjetit që kontrollohet përcaktohen dhe justifikohen juridikisht nga Ministria përkatëse.

**Braktisja e anijes (Abandonment - teksti “Shprehjet e ligjit detar e biznesit për kapitenin”)** Kur kapiteni i anijes dhe ekuipazhi e braktis anijen, sipas të drejtës detare zakonore, që nga ky moment anija e humbet të drejtën e pronësisë dhe të shtetësisë duke u konsideruar si plaçkë deti.

**Detyrë thelbësore për misionin (mision esential task FM - 25)** Detyrë e përbashkët, në të cilën një organizëm, strukturë apo njësi (anije) duhet të jetë në gjëndje për të kryer një pjesë të caktuar të misionit (misioneve) të eprorit.

**Doktrina e portit të qëndrimit të përhershëm të anijes (Home port doctrine - teksti “Shprehjet e ligjit detar e biznesit për kapitenin”)** Është një parim i ligjit të përgjithshëm detar nëpërmjet të cilit një e drejtë ligjore detare ekziston për furnizimin e anijes me materialet e domosdoshme, kur këto furnizime janë bërë shumë larg nga porti i qëndrimit të saj të përhershëm.

**Drejtimi Administrativ (Administrativ control – JP 1-02)** Drejtimi ose ushtrimi i autoritetit mbi vartësit dhe organizmat e tjerë, që lidhen me administrimin, organizimin e shërbimeve të mbështetjes dhe patrullimit, kontrollin e burimeve dhe pajisjeve, menaxhimin e personelit

dhe të logjistikës, stërvitjen dhe gatishmërinë, disiplinën dhe çështje të tjera të veprimtarisë sipas misionit, duke përjashtuar veprimtaritë ushtarake operative.

**Drejtimi i operacionit (operation command FM – 100-5)** Arti i vendim-marrjes dhe i drejtimit të operacioneve në det. Përfshin gjithashtu motivimin e organizmave ndërvepruese dhe të personelit, gjatë aktivitetit për të përmbushur misionet. Drejtimi i operacioneve detare të ushtrimit të kontrollit të ligjit ka parasysh gjëndjen aktuale dhe të ardhshme, konceptimin real të veprimtarive të shkallëzuara por me kosto sa më të ulët. Drejtimi i operacioneve gjithashtu përfshin caktimin e misioneve, ndarjen e burimeve, përzgjedhjen e kohës dhe të vendit (pozicionit) kritik për të vepruar si edhe parashikimin se kur mund të bëhen korrigjime dhe ndryshime gjatë zhvillimit të operacionit të kontrollit të zbatimit të ligjit.

**Drejtimi operacional (Operational control JP – 1-02)** Autoritet që i jepet një drejtuesi, eprori për t'i caktuar misione dhe detyra vartësve të tij brenda strukturës organizative që ai drejton. Ai mund të delegojë drejtimin operacional siç është e nevojshme ose kur e sheh të arsyeshme. Drejtimi operacional mund të delegohet dhe është autoriteti për të kryer funksione komandimi mbi njësitë (anijet) vartëse ose të dhëna në përdorim për misione të caktuara. Ai përfshin planëzimin, organizimin dhe përdorimin e njërive (anijeve) dhe mjeteve, caktimin dhe listimin e detyrave për vartësit, përcaktimin e objektivave dhe mbrojtjen e drejtimit autoritar të domosdoshëm për të përmbushur misionin. Drejtimi operacional për QNOD-në përfshin të gjitha aspektet e operacioneve të ushtrimit të ligjit si edhe të stërvitjes e trajnimit të domosdoshëm të personelit për të përmbushur misionin. Drejtimi operacional në operacionet në det ushtrohet nëpërmjet komandantëve në terren të grupeve të anijeve ose anijeve të vetmuara. Pavarësisht nga delegimi pjesor i autoritetit operacional, përgjegjësia mbetet tek eprori kryesor nga i cili ai buron. Përgjegjësia nuk mund të delegohet. Ajo mbetet në çdo rast tek vendim-marrësi kryesor për operacionin detar të ushtrimit të zbatimit të ligjit.

**Drejtimi dhe kontrolli (command and control – JP 301.2)** i jep mundësinë drejtuesve të të gjithë niveleve të vlerësojnë situatën në rajonin e tyre të veprimeve operacionale, të zgjedhin kursin më të mirë të veprimit, të nxjerrin urdhërat, të mbikëqyrin ekzekutimin e operacionit dhe të vlerësojnë rezultatet. Komandimi dhe kontrolli i QNOD-së duhet të garantojë ndërveprueshmëri me të gjitha institucionet kombëtare ligjzbatuese.

**Drejtimi (command– JP 301.2)** është funksionimi i autoritetit dhe përgjegjësisë së oficerit drejtues. Formalisht ai përcaktohet si “autoritet që drejtuesi në mënyrë të ligjshme ushtron mbi vartësit e tij nëpërmjet cilësisë së gradës apo detyrës”. Drejtimi përfshin autoritetin dhe përgjegjësinë për efektivat duke përdorur burimet e vlefshme dhe planëzimin, organizimin, drejtimin, koordinimin dhe kontrollin e forcave për përmbushjen e misionit të caktuar.

**Kontrolli (control – JP 301.2)** është veprimtaria me anë të të cilës drejtuesi udhëheq operacionet. Një drejtues drejton nëpërmjet vendimit për atë se çfarë duhet bërë dhe ushtrimin të aftësive si lider që të inkurajojë vartësit drejt qëllimit të përbashkët. Drejtuesi kontrollon nëpërmjet mbikëqyrjes dhe influencimit të veprimeve të nevojshme, këto për atë çfarë duhet bërë. Shtytja dhe inkurajimi është një element vital i kontrollit.

**Drejtim taktik (Tactical command (TACOM) – JP 301.2)** është autoriteti që i delegohet një drejtuesi operacional nga drejtuesi në hierarkinë organike për t'i caktuar detyra forcave nën komandën e tij për të përmbushur misionin e dhënë. Ai nuk përfshin autoritetin për të ndryshuar strukturën organizative të tyre, si dhe për të ushtruar drejtim administrativ e logjistik mbi to.

**Kontrolli taktik (Tactical control (TACON) – JP 301.2)** është autoriteti i drejtuesit në hierarkinë organike mbi forca dhe mjetet e caktuara, të atashuara ose të dhëna në dispozicion, për tu vënë detyra që kufizohet me drejtimin e kontrollin e lëvizjeve ose të manovrave të nevojshme për të realizuar misione e detyra të caktuara. Ai nuk delegon tek drejtuesi operacional autoritetin për të ndryshuar strukturën administrative ose për të drejtuar mbështetjen administrative a logjistike.

**E drejta e hyrjes së emergjencës (Right of assistance entry - teksti “Shprehjet e ligjit detar e biznesit per kapitenin”)** E drejta e hyrjes në rast emergjence është një e drejtë universale e ligjit ndërkombëtar detar e njohur prej shekujsh e cila u jep të drejtën anijeve, në raste të veçanta dhe avionëve të hyjnë në detin e brendshëm, përfshi edhe në zonat e ndaluara pa lejen e shtetit bregdetar, në mirëbesim, në rastet kur rrezikohen nga forcat e natyrës ose për të kërkuar ndihmë për përbalimin e rrezikut të mbytyjes së anijes nga faktorë të ndryshëm në det.

E drejta e hyrjes në rast emergjence ekziston vetëm në rastet kur rreziku është i pranishëm dhe njihet nga të gjithë, por nuk parashikon kryerjen e operacioneve të kërkim – shpëtimit në ujërat e një shteti bregdetar, pa lejen e këtij të fundit. Kjo e drejtë ka qenë njohur qysh nga shekulli i XVIII-të, në përputhje me ligjin zakonor detar.

**Elementi i analizës dhe kontrollit (Analysis and Control Element FM – 34-1)** Strukturë organike kryesore në QNOD ose në çdo staf të ushtrimit të ligjit apo ushtarak që ndjek zhvillimin e operacioneve të zbulimit, informacionit, mbledhjes së të dhënave, përpunimit dhe të shpërndarjes së tyre sipas kërkesave dhe nevojave të përdoruesve.

**Evakuim mjekësor (MEDEVAC - teksti “Shprehjet e ligjit detar e biznesit për kapitenin”)** Shprehje e shkurtuar për rastet e komunikimit me radio në rastet e evakuimit mjekësor të personave të plagosur ose të përfshirë në aksidentet detare e ajrore si dhe në kuadrin e operacioneve të kërkim – shpëtimit.

**Emërim (assign JP – 1-02)** Vendosja e njësisve (anijeve) dhe e personelit në një strukturë organizative relativisht permanente (të përhershme) në të cilën kjo strukturë drejton dhe administron mjetet dhe personelin për funksionimin (misionin) kryesor ose pjesën më të madhe të detyrave të misionit. Dhënia individëve të caktuar, të detyrave dhe funksioneve të posaçme të cilat janë parësore dhe relativisht të përhershme.

**Fluturim taktik (TACAN - teksti “Shprehjet e ligjit detar e biznesit për kapitenin”)** Është një lloj RADAR-i me të cilën pajisen avionët dhe i ndihmon ata për kryerjen e një fluturimi sa më të saktë.

**Faktor planëzimi ( Planning factor JP – 1-02)** Një koeficient që përdoret në planëzim, për të vlerësuar sasinë dhe llojin e forcave dhe mjeteve të përfshira në një operacion detar të ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit të parashikuar. Faktorët e planëzimit shpesh shprehen si norma, raporte ose kohëzgjatje (afate).

**Flakje jashtë bordit (Jetison - teksti “Shprehjet e ligjit detar e biznesit për kapitenin”)** Me këtë emër klasifikohen të gjitha mallrat që flaken në det në mënyrë të vullnetshme dhe që kanë veti të qëndrojnë mbi ujë dhe që mund të merren përsëri në bord ose të tërhiqen drejt bregut. Këto mallra kanë pronësi dhe nuk mund të trajtohen si plaçkë deti. Asnjë palë nuk mund të pretendojë për të drejta ligjore mbi pronësinë e këtyre mallrave, përveç pronarit të ligjshëm.

**Forcë reagimi e policisë ( police response forces FM – 19 -1)** Janë ato forca policore (ose të policisë ushtarake) të cilave drejtuesi i operacionit u cakton misionin e reagimit të menjëhershëm për të realizuar ndalimin e një veprimtarie të thyerjes së ligjit, kur akoma nuk kanë hyrë në veprim forcat kryesore. Forcat e reagimit të policisë përjashtohen në rastet e shkeljeve administrative dhe civile.

**Formulimi i misionit (Mision statement FM – 105-5)** Paragraf ose fjali e shkurtër që përshkruan detyrën dhe qëllimin të cilat tregojnë qartë veprimin që duhet të ndërmerret si edhe arsyen e këtij veprimi. Zakonisht përmban elementët se kush do të veprojë, çfarë do të bëjë, kur, ku dhe arsyen e veprimit, por rrallë herë sidomos në operacionet e ushtrimit të ligjit në det specifikon se si do të veprohet.

**Grafiku i lëvizjes (Moviment Schedule JP – 1-02)** Grafik i ndërtuar dhe përpunuar për të mbikëqyrur ose për të ndjekur njësi (anije) të veçanta; grafikët detajohen sipas nevojave dhe në mënyrë të mjaftueshme për të mbështetur planin e lëvizjeve. Grafik lëvizjesh në det mund të ndërtohen përkohësisht edhe për ambientet e dyshuara dhe të survejuara nga sistemi i vrojtimit të QNOD-së.

**Hartë operationale ( Operational map JP – 1 -02)** Hartë detare dixhitale ose merkatore, e shkallës së përshtatshme, në të cilën është treguar vendndodhja e anijeve në dispozicion të QNOD-së që marrin pjesë në operacionin e ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit. Në të mund të hidhen edhe vendndodhja dhe lëvizja e parashikuar e shkelësave të ligjit.

**Identiteti i Stacionit të Lëvizshëm Detar (MMSI - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Është një numër me tetë shifra, që përdoret në sistemin e GMDSS për thirrjet në DSC. Ky numër, përcaktohet nga Enti Rregullues i Telekomunikacionit dhe dërgohet për regjistrim në I.T.U (*International Telecommunication Union*). Te të gjitha aparaturat EPIRB, të vendosura në anije, regjistrohet numri tetëshifror MMSI dhe, në rast fatkeqësie në mënyrë automatike, bëhet identifikimi i transmetuesit dhe anijes ku është vendosur ai.

**I gatshëm në pikëpamje operationale ( Operationally ready JP – 1 -02)** Përdoret për një njësi, anije apo sistem, kur ai është i aftë për të kryer misionet ose funksionet për të cilat është strukturuar, organizuar ose paracaktuar. Përfshin si gadishmërinë e pajisjeve, mjeteve ashtu edhe atë të personelit. Kur ky term përdoret vetëm për personelin, ka parasysh disponibilitetin dhe kualifikimin profesional të tij: për misionet dhe funksionet e caktuara.

**Imunitet (Immunity - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** E drejtë e veçantë që i njihet një përfaqësuesi të huaj me detyrë të posaçme për të mos iu nënshtruar disa ligjeve shtetërore të një vendi; e drejtë që gëzon sipas kushtetutës një deputet ose një person tjetër i zgjedhur në detyrë të rëndësishme për të mos u arrestuar ose për të mos u ndjekur penalisht pa pëlqimin e organit kompetent; paprekshmëri, pacenueshmëri, padhunueshmëri. Imunitet vetjak.

Imunitet diplomatik. Imunitet parlamentar. Imuniteti i banesës. Ka (gëzon) imunitet. I hiqet imuniteti.

Gjithashtu, anijet dhe avionët ushtarakë, anijet dhe avionët civilë, të angazhuar nga shteti përkatës, gëzojnë të drejtën e imunitetit.

**INMARSAT (teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Është një organizatë ndërqeveritare e cila është krijuar me qëllim përsosjen e komunikimit të lëvizshëm satelitor detar, kryesisht në drejtim të sigurisë së anijeve dhe përsosjen e shërbimit të komunikimit në distancë. Adresa është :99 City Road, London EC1Y1AX.. Tel.: 44 171 728 1000; fax: 44 171 728 1044. E-mail: [tanya\\_pryke-smith@inmarsat.org](mailto:tanya_pryke-smith@inmarsat.org); ëbsite: <http://ëëë.inmarsat.org/>.

**Kategori të pronës së shpëtuar në det (Property lost at sea - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Të gjitha shprehjet e mëposhtme janë kategori të pronës që mund të shpëtohet në det.

**Flotsam**- quhen sendet lundruese që gjenden në det pas shkatërrimit të anijes.

**Jetsam**- quhen mallrat që hidhen në det për të lehtësuar anijen kur ka rënë në cekinë anija ose në raste të tjera të ngjashme me këto.

**Ligan (lagan)** -quhen sendet që hidhen nga anijet në det dhe sipër tyre hidhet një bovë ose një shënjë tjetër lundruese për të treguar pozicionin e saktë të tyre.

**Kalimi paqësor (Inocent passage - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** E drejta e kalimit paqësor është një nga nocionet më të rëndësishme të ligjit ndërkombëtar (UNCLOS 82), ku theksohet se të gjitha anijet gëzojnë të drejtën e kalimit paqësor në ujërat teritoriale të shteteve të tjera, me kusht që ai të jetë i pandërprerë dhe pa paragjykim për sigurinë kombëtare të shtetit bregdetar. Përrjashtim bëhet për avionet të cilët nuk e gëzojnë të drejtën e kalimit paqësor dhe nëndetëset të cilat duhet të lundrojnë në sipërfaqe dhe të tregojnë flamurin e tyre.

**Keqpërdorimi i sinjaleve të fatkeqësisë (Misuse of distress signals -teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Sinjalet e fatkeqësisë dhe kanalet e komunikimi të tyre përdoren nga kapiteni ose persona të tjerë me urdhër të tij, vetëm në rastet kur ekzistojnë vërtetë situata fatkeqësie. Përdorimi i sinjaleve të tilla pa shkak ose qëllime të tjera përbën vepër penale dhe është me pasoja të rënda. Në rast se identifikohet personi që abuzon me sinjalet e fatkeqësisë, ai dënohet me gjobë, ndiqet penalisht dhe mund të vihen në ngarkim të gjitha shpenzimet e bëra nga anijet ose avionët që marrin pjesë në operacionet e kërkim – shpëtimit që kryhen si pasojë e këtyre



situatave të rreme. Kapiteneria e portit, roja bregdetare dhe njësitë e kërkim – shpëtimit të gjitha sinjalet e fatkeqësisë së rreme ose reale i vlerësojnë si reale dhe pa paragjykim.

**Kërkesa parësore për informacion ( Priority intelligence requirements JP – 1-02)** Janë ato kërkesa për informacion për të cilat ka nevojë drejtuesi kryesor ku përparësi ka vendim-marrja, për të parashikuar, përpunuar dhe marrë një vendim të drejtë dhe të zbatueshëm.

**Koha reale (Real time JP -1-02)** Ka të bëjë me saktësinë e të dhënave ose të informacionit që janë vonuar vetëm për shkak të kohës që duhet për komunikim elektronik. Kjo nënkupton vonesa të parëndësishme në kohë dhe konsiderohet si kohë reale.

**Kohë reale e përafërt (Near real time JP – 1-02)** Ka lidhje me përpikmërinë e të dhënave ose të informacionit që janë vonuar për shkak të kohës që kërkohet për komunikim elektronik dhe përpunimin automatik të të dhënave. Ky term nënkupton që në kushtet e një operacioni detar të ushtrimit të kontrollit të ligjit vonesat janë të papërfillshme.

**Komandim (caktim në detyrë) (Attach JP 1-02)** Vendosja e njërive (anijeve) ose e personelit në një strukturë organizative, ku kjo vendosje është relativisht e përkohshme dhe herë pas here e ndryshueshme.

**Komunikimet e fatkeqësisë në radio (Radio Distress Communications, teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitënin”)** Janë sinjalet e komunikimit të anijeve në rastet e fatkeqësive të përcaktuara nga konventat ndërkombëtare, SOLAS, INMARSAT, SARSAT, INTELSAT etj për sigurinë e anijeve. Këto sinjale jepen në frekuencat fikse, të përcaktuara dhe të pranuar botërisht nga të gjitha shtetet. Këto frekuenca duhet të lihen gjithmonë të lira. Zënia e këtyre frekuencave për qëllime të tjera ose dhënia e alarmeve false në këto frekuenca përben shkelje ligjore

**Kontrolli i lëvizjes (Moviment control JP – 1 -02)** Planëzimi, përcaktimi i rrugëkalimeve detare (kurseve), përpilimi i grafikëve të patrullimit dhe të lëvizjes së mjeteve lundruese në/afër vijave të komunikacionit. Kjo veprimtari kryhet nga nënstruktura sa të përhershme ose të përkohshme brenda QNOD-së.

**Koordinatorja e sipërfaqes së kërkimit (On-scene coordinator)**  
- *Ligji Nr. 9056 datë 24.04.2003 ”Për ratifikimin e Konventës së Kërkimit*

dhe Shpëtimit në det) nënkupton një anije të posaçme e veçantë nga njësia e specializuar për koordinimin e veprimeve të hapësirave të kërkim-shpëtimit brenda një rajoni kërkim - shpëtimi.

**Faza e emergjencës (Emergency phase)** Ligji Nr. 9056 datë 24.04.2003 "Për ratifikimin e Konventës së Kërkimit dhe Shpëtimit në det) nënkupton një fazë pasigurie, alarmi ose fatkeqësie.

**Faza e pasigurtë (Uncertainty phase)** - Ligji Nr. 9056 datë 24.04.2003 "Për ratifikimin e Konventës së Kërkimit dhe Shpëtimit në det) nënkuptojmë një situatë të pasigurtë për sigurinë e anijes dhe personave në bordin e saj.

**Faza e alarmit (Alert phase)** - Ligji Nr. 9056 datë 24.04.2003 "Për ratifikimin e Konventës së Kërkimit dhe Shpëtimit në det) nënkuptojmë një situatë ku ekziston frika për sigurinë e anijes ose personave në bordin e saj.

**Faza e rrezikut (Distress phase)** - Ligji Nr. 9056 datë 24.04.2003 "Për ratifikimin e Konventës së Kërkimit dhe Shpëtimit në det) nënkuptojmë një situatë në të cilën është e sigurtë se një person ose një anije rrezikohet nga një rrezik i menjëhershëm dhe i rëndë dhe kërkon ndihmë të menjëhershme.

**Kriteret e ndërprerjes (abort criteria – JP 3-18-1)** Një sërë rrethanash të paracaktuara duke u bazuar në analizën e rrezikut, të cilat e bëjnë të pamundur suksesin e mëtejshëm të një operacioni detar të ushtrimit të zbatimit të ligjit. Këto rrethana mund të lidhen me ndryshimet përsa i përket sigurisë, pajisjes së personelit, kohës së përgatitjes, motit ose ndërthurjes së tyre.

**Kuadri i operacionit (operation framework FM – 100-5)** Struktura e përgjithshme e skenarit detar, e cila në nivelin taktik (komandantëve në terren) përfshin katër koncepte të lidhura ngushtë midis tyre: zonën e interesit të operacioneve, të përgjegjësisë dhe organizimin e veprimtarive të ushtrimit të ligjit në këto pjesë (rajone) të hapësirës detare. Kuadri i operacionit i ballafaqon planëzuesit, drejtuesit dhe komandantët në terren (anijeve) përsa i përket: kohës, hapësirës dhe qëllimit. Ky kuadër (skenar) zbatohet si për operacionet detare lineare, ashtu edhe për ato të perspektivës së ardhshme.

**Lista e detyrave thelbësore për misionin (Mission essential task list FM – 25 -101)** Përpilimi i detyrave të përbashkëta thelbësore për misionin të cilat duhet të përmbushen me sukses, me qëllim që një organizëm shtetëror apo i ushtrimit të zbatimit të ligjit, të realizojë misionin kryesor (misionet e tjera).

**Listë e zezë (Black list JP – 1 -02)** Listë zyrtare e inteligjencës (kundërzbulimit) që përmban shkelësit aktual të ligjit, bashkëpunëtorët aktual të mundshëm të tyre, të dyshuarit dhe persona të tjerë, që veprojnë në zonën e përgjegjësisë dhe të interesit të njësisë (anijes) ose në të gjithë hapësirën detare shqiptare. Është një dokument i rëndësishëm që administrohet nga personeli me status të lartë sigurie (tepër sekret).

**Manaxhimi i trafikut të anijeve (VTM - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)**

**Manuali i rrjetit të sigurisë ndërkombëtare detare (Safy NET - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** SafyNet është një shërbim satelitor ndërkombëtar i përhapjes automatike të informacioneve të sigurisë së anijeve (*Maritime Safety Information*). Ai është konceptuar si një shërbim i specializuar ndërkombëtar në kuadrin e konventës ndërkombëtare *INMARSAT*, duke prezantuar një grup të specializuar thirrjeje, i quajtur sistemi EGC, i cili bën të mundur marrjen automatike të MSI në bordin e anijes duke qenë njëkohësisht edhe si pjesë integrale e sistemit *GMDSS*.

**Manuali i shpëtimit-kërkimit për anijet tregtare (MERSA - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Ky manual është shumë i dobishëm në mënyrë të veçantë për kapitenët dhe oficerët e anijeve tregtare gjatë operacioneve të shpëtimit - kërkimit dhe dhënien e ndihmës ndaj njeriut në fatkeqësi.

**Maskim (camouflage JP – 1-02)** Përdorimi i materialeve natyrore ose artificiale, nga efektivi i anijeve (mjeteve lundruese) mbi pozicione bregdetare ose detare për të ngatërruar, çorientuar ose shmangur diktimin e tyre nga shkelësit e ligjit.

**Matrica e sinkronizimit ( Synchronization matrix FM – 101-5)** Formular në të cilin personeli i QNOD-së, regjistron rezultatet e stërvitjes virtuale në sistemin e vëzhgimit bregdetar dhe të komandim drejtimit, duke sinkronizuar kursin e veprimit sipas kohës, situatës virtuale dhe qëllimit. Një matricë sinkronizimi mund të shndërrohet lehtë nga oficerët e shërbimit të QNOD-së dhe vendimmarrësit e saj, në një dokument grafik të marrjes së vendimit ose të mbështetjes së vendimit. Çdo sistem veprues në skenarin detar mund të përpunojë matricën e vetë të sinkronizimit për detyra më të hollësishme dhe më specifike.

**Mesazhet e sigurisë (Safety messages teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Janë mesazhe të përcaktuara në kodin ndërkombëtar të sinjaleve të cilat kanë të bëjnë me problemet e

emergjencave dhe sigurisë së anijes nga rreziqet e mundshme. Këto sinjale mund të jepen në telegrafi ose në foni dhe janë:

**S.O.S** - është sinjali më i vjetër i fatkeqësisë që është përdorur nga anijet në frekuenca plotësisht të përcaktuara në telegrafi. Ky sinjal fatkeqësie me futjen e sistemeve satelitore të trasmetimit, është shfuqizuar. Futja e sistemit GMDSS e ka bërë të panevojshëm përdorimin e këtij sinjali. Çdo kapiten ose oficer shërbimi, sapo dëgjon një sinjal të tillë, duhet t'i kushtojë atij vëmendjen më të madhe, të veprojë në përputhje me procedurat përkatëse.

**MAYDAY** - është sinjal fatkeqësie që përdoret në foni, që tregon se një anije, aeroplan ose mjet tjetër lundruar kërcënohet nga një rrezik i pranishëm dhe kërkon ndihmë të menjëhershme. Ndiurma jepet nga qendrat e shpëtim-kërkimit RCC sipas konventës ndërkombëtare të kërkim - shpëtimit

**PAN-PAN-PAN** i përsëritur në mënyrë të vazhdueshme tregon se një radiostacion transmetimi ka një mesazh shumë urgjent në lidhje me sigurinë e anijeve, avionëve, mjeteve lundruese ose sigurisë së personave.

**SECURITE** - i përsëritur në mënyrë të vazhdueshme tregon se një radiostacion ka një mesazh urgjent në lidhje me sigurinë e anijeve, avionëve, mjeteve lundruese dhe njerëzve për lajmërimet e stuhisë dhe ndryshimeve meteorologjike.

**Mbështetje logjistike në det (Afloat support – JP 1-02)** Formë e mbështetjes logjistike jashtë kufijve të një porti me të cilën u sigurohen karburant dhe furnizime forcave pjesëmarrëse gjatë lundrimit, qëndrimit në det ose në spirancë.

**Mbikëqyrje periodike ( Periodic monitorin FM – 3-9)** Kontroll periodik i rajonit të përgjegjësive edhe kur në të nuk shënohen ngjarje që mund të diktojnë ndërmarrjen e një operacioni detar.

**Manuali i IMO-s për kërkimin – shpëtimin -IMO Search & Rescue Manual**, (teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”) Ky manual është më shumë në formën e një guide praktike për politikën dhe procedurat e zakonshme të kërkim-shpëtimit. Ai, gjithashtu, nxit shtetet bregdetare të krijojnë dhe zhvillojnë sistemet e tyre kombëtare të kërkim shpëtimit duke promovuar bashkëpunimin dhe ndihmën e ndërsjelltë midis tyre. Gjithashtu, në këtë manual është përfshirë edhe një aneks me kodin e njohjes në operacionet e kërkim-shpëtimit , (MAREC Code).

**Menaxhimi i rrezikut ( Risk menagement FM – 1-100)** Proçesi i zbulimit, vlerësimit dhe i kontrollit të rrezikut që buron nga faktorët operacionalë si edhe i marrjes së vendimeve që barazpeshojnë koston e rrezikut me realizimin e misionit të operacionit të ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit në det. Gjatë proçesit të menaxhimit të rrezikut në

QNOD drejtuesit, koordinatorët dhe oficerët e shërbimit: identifikojnë pasiguritë; vlerësojnë të dhënat e rrezikut; përpunojnë masat e kontrollit; marrin vendim për përballimin e rrezikut; zbatojnë masat e vendosura të kontrollit, duke mbikëqyrur dhe vlerësuar hap pas hapi, deri në mënjanimin e rrezikut ose përfundimit të misionit.

**Mesazh parësor (priority message JP - 1 -02)** Kategori përparësie që rezervohet për mesazhe që kërkojnë veprim të menjëhershëm nga marrësit ose përmbajnë informacion të domosdoshëm për kryerjen e operacioneve detare në zhvillim e sipër, kur përparësia dhe transmetimi i zakonshëm nuk është i mjaftueshëm.

**Mision (mision JP - 1 -02 DPU - 10)** Formulimi i qartë dhe lakonik i detyrës së eprorit dhe i qëllimit të saj, duke treguar veprimet që do të ndërmerren, arsyet përse do të veprohet kur, ku dhe pse do të veprohet. Në përdorimin e zakonshëm është detyra që i caktohet një strukturë, njësi apo individ për të përmbushur synimet e eprorit gjatë planëzimit të operacioneve të ushtrimit të ligjit në det.

**Misioni i pamundur për shkak të mirëmbajtjes (Not mission capable maintenance JP- 1-02)** Gjëndja materiale që tregon se sistemet, pajisjet, mjetet dhe anijet nuk kanë kapacitetet e duhura për të realizuar ndonjë nga misionet që i janë ngarkuar për shkak të kërkesave të paplotësuara të mirëmbajtjes.

**Misioni i pamundur për shkak të furnizimit (Not mission capable supply JP- 1-02)** Gjëndja materiale që tregon se sistemet, pajisjet, mjetet dhe anijet nuk janë në gjëndje që të kryejnë ndonjë nga misionet që i janë ngarkuar për shkak të ndërhyrjes së punës së mirëmbajtjes nga mungesa e furnizimit me pjesë ndërrimi.

**Misioni i parapërgatitur (be-prepared mission FM - 101-5)** Mision që i caktohet një strukturë, njësi (anije) dhe që është i mundshëm për tu analizuar. Përgjithësisht është mision për situata që kanë dinamikë të lartë ndryshueshmërie dhe që parashikon vazhdimin e misionit edhe pse jo të gjitha detyrat e listuara do të jenë realizuar.

**Misioni i radhës ( on-order mission FM - 101-5)** Misioni që duhet të zbatohet në të ardhmen në një kohë të papërcaktuar. Një njësi apo anije (mjet lundrues) me një mision të radhës konsiderohet forcë e angazhuar. Drejtuesi epror sidoqoftë, mbi bazën e idesë së tij mund të dijë kohën e saktë të realizimit. Komandantët në terren (anijeve) përpunojnë veprimet dhe planizojnë operacionet detare në përgjithësi dhe në afërsi të rajonit gjeografik të operacionit.

**Mjedisi operacional (Operational environment JP – 1 -02)** Një përzierje e kushteve, rrethanave, ndikimeve dhe situatave të skenarit detar, që kanë të bëjnë me përdorimin e njësive (anijeve) dhe mjeteve lundruese dhe që ndikojnë në vendimin e drejtuesit të QNOD-së ose të një operacioni të ushtrimit të ligjit në det. **Mjedis operacional i pranueshëm (operational permissive environment)** konsiderohet kur të gjitha agjensitë e ushtrimit të zbatimit të ligjit, kanë kontrollin, qëllimin dhe mundësitë për të marrë pjesë, ndikuar dhe ndihmuar në operacionet detare që synon të realizojë QNOD-ja. **Mjedis i pasigurtë operacional (operational uncertain environment)** konsiderohet kur agjensitë qeveritare, nuk kanë kontroll të plotë efektiv ose kanë mungesë informacioni në rajonin ose zonën ku parashikohet të zhvillohet një operacion detar për ushtrimin e kontrollit të zbatimit të ligjit.

**Mjet Zbulimi ( informacioni) ( asset intelligence JP – 1 - 02)** Çdo burim, individ, grup, lidhje, instrument dhe pajisje që vihet në dispozicion të një organizmi (strukture) zbulimi (informacioni) për tu përdorur direkt në operacionet detare ose në mbështetje të tyre. Në qendrat operacionale detare burimet e informacionit legale apo të klasifikuara përdoren në interes të operacioneve të ushtrimit të ligjit.

**Model i situatës ( Situation template FM – 101-5)** Një sërë parashikimesh të bëra nga oficerët e QNOD-së që bazohen në veprimtari të mëparshme të verifikuara të shkelësve të ligjit në det dhe që paraqesin veprimtaritë, vendodhjen më të mundshme të tyre. Në këtë rast kihet parasysh kufizimet që u shkaktohen shkelësve të ligjit nga terreni, moti dhe veprimtaritë patrulluese të forcave në kuadër të QNOD-së.

**Ndalim (Arrest - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Quhet akti i ndalimit të një anijeje, në raste të veçanta edhe të ngarkesës se saj për të tretë, mbi bazën e vendimit të gjykatës detare ose gjykatave të tjera homologe, duke siguruar ruajtjen e objektit deri në dhënien e vendimit përfundimtar për çështjet e ndryshme detare. Ndalimi i anijes mund të bëhet edhe sipas Memorandumit të Bashkëpunimit të Parisit kur anija ka shkaqe për ta bërë një gjë të tillë.

**Ndalim dhe sekuestrimi i anijes (Ships detention - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Të drejtën e ndalimit të anijes e kanë oficerët e kapitenerisë së portit, inspektorët e Kontrollit Shtetëror Portual, oficerët e anijeve luftarake, të rojës bregdetare, të antikontrabandës dhe organet e tjera të përcaktuar me ligj. Në të gjitha rastet, Kapiteneria e Portit ose është prezente ose vihet në dijeni. Në qoftë se pas dhënies së urdhërit të ndalimit, anija largohet me forcë ose pa lejen e organeve që e kanë ndaluar, kapiteni i anijes gjohet ose ndiqet penalisht, sipas rastit. E njëjta masë merret edhe për pronarin në

rastin kur urdhërin për arratisjen e ka dhënë ai. Në rast se anija refuzon të zbatojë urdhërin e oficerit të autorizuar për ndalim dhe e merr atë në det, kapiteni i anijes është subjekt i ndjekjes penale ose gjobitjes në varësi të rastit.

**Ndërdikasteriale (multiagency JP- 1-02)** Organizma ose marrëdhënie që kanë të bëjnë me veprimtari ose operacione, që realizohen nga agjensi dhe institucione qeveritare, joqeveritare, ndërkombëtare, ose qeveritare të huaja ose në bashkërendim midis tyre.

**Ndjekje (pursuit FM – 101-5-1)** Veprim aktiv që synon të hap ose kap ose të ndërpresë me forcë një aktivitet të kundraligjshëm. Në hapësirën detare, në zonën fqinje (e vazhduar), shteti shqiptar ka të drejtën të zbatojë “ndjekjen e nxehtë” për të ndëshkuar të gjitha shkeljet e ligjit që mund të kenë ndodhur në ujërat e brëndshme detare, portet, radat dhe detin territorial shqiptar.

**Njësi e vrojtimit bregdetar (AP - Alerting Post)** – *Ligji Nr. 9056 datë 24.04.2003 ” Për ratifikimin e Konventës së Kërkimit dhe Shpëtimit në det*) nënkupton një njësi tokësore stacionare ose lëvizëse (njësi vrojtuese bregdetare) e specializuar për të kryer vrojtim mbi sigurinë e anijeve në zonat bregdetare.

**Njësi shpëtimi (SRU – Search and Rescue Unit)** – *Ligji Nr. 9056 datë 24.04.2003 ”Për ratifikimin e Konventës së Kërkimit dhe Shpëtimit në det*) nënkupton një njësi të përbërë nga një personel i stërvitur dhe i pajisur me pajisjet e përshtatshme për kryerjen e shpejtë të operacioneve të kërkim-shpëtimit.

**Njësi rajonale (Area Command JP – 1 - 02)** Organizëm drejtimi, qendër, staf që përbëhet nga elemente të ndryshëm të shërbimeve të institucioneve (agjencive shtetërore) të përcaktuara për të vepruar në një hapësirë gjeografike të veçantë. Të gjitha këto elemente drejtohen nga një epror i caktuar ose emëruar në vartësi të kohëzgjatjes së operacioneve.

**Njoftime detare (Notmar - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Janë njoftimet që jepen për detarët, në lidhje me ngjarjet e ndryshme që mund të kenë ndodhur ose që priten të ndodhin në rajonet e lundrimit. Njoftimet për korrektimin e hartave jepen në botimet NOTMAR, ndërsa njoftimet për emergjencat për stuhitë ose rreziqet e tjera të lundrimit jepen në radio për të gjitha anijet dhe avionët që kalojnë në rajonet e lundrimit.

**Objektiv (Objective JP – 1 -02)** Objektiv fizik apo juridik i një veprimi, operacioni të ndërmarrë, synime të përcaktuara qartë,

vendimtare dhe të arritshme drejt të cilave duhet të drejtohet një operacion i kontrollit të zbatimit të ligjit në det për të arritur një pikë përfundimtare të rezultateve të dëshiruara.

**Oficeri që kryen kontrollin portual (PSCO - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Është një person me uniformë, pjesëtar i administratës detare të një vendi, i autorizuar nga autoritetet shtetërore për zbatimin e ligjit detar dhe kryerjen e inspektimeve kontrolluese në anije, me qëllim që ato të jenë në përputhje me standardet e konventave ndërkombëtare. Këto inspektime bëhen sipas kërkesave të Memorandumit të Parisit.

**Oficer ndërlidhes-koordinator (Liason officer – JP 1-02)** Oficer përfaqësues i atashuar pranë një njësie, stafi, organizmi, grupi anijesh apo anije, që vepron si këshilltar kryesor i drejtuesit (epropolit-komandantit) për çështjet që i takojnë institucionit që ai përfaqëson në bazën e aftësive apo kufizimeve që zotërojnë mjetet dhe pajisjet që ai përfaqëson, ai këshillon mënyrën e përdorimit të tyre për të përmbushur misionin e përbashkët.

**Organizimi i operacionit ( Operation organization FM – 100 -5)** Rregullimi dhe sinkronizimi i veprimtarive të operacionit detar në të gjithë strukturën e përgjithshme ose të njëpasnjëshme në thellësi, në afërsi ose në ujërat e brendshme detare dhe në bregdet.

**Organizimi për detyrën (Task organization JP – 1-02)** Është tipik në strukturat organizative që veprojnë në hapësirën detare, siç është edhe Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare. Për çdo situatë, gjëndje apo operacion të ushtrimit të ligjit në det, nga drejtuesit kryesorë në QNOD caktohet grupi i anijeve për detyrën (task group). Ky grup është i përkohshëm dhe vihet nën urdhrat e komandantit në terren (komandanti i anijes flamurtare) vetëm për një operacion dhe situatë detare.

**Pajisjet automatike të gjurmimit në radar (ARPA - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Zbatimi i përpiktë i rregullores COLREG 72 i ka ulur në mënyrë të ndjeshme përplasjet dhe katastrofat detare, por nuk i ka shmangur ato plotësisht. Lodhja, mjegulla, trafiku i dendur, koha e keqe dhe mungesa e profesionalizmit, gjithashtu, janë faktorë që ndikojnë në rritjen e mundësive për përplasjet në det. Pikërisht, si një mjet ndihmës për parandandalimin e përplasjeve kohët e fundit janë vendosur në anije sistemet ARPA/ATA. Informacioni i dhënë nëpërmjet, ARPA/ATA ndihmon oficerin e shërbimit në kohë të keqe ose të mirë për të vlerësuar pozicionin e anijes së tij në lidhje me anijet e tjera. Përdorimi i radarit dhe i “shpejtësisë së sigurt” duhet të jetë



vazhdimisht në mendimin e kapitenit dhe personelit të shërbimit gjatë lundrimit.

**Përdorues lokal i terminalit (LUT - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Është një stacion marrës lokal që përpunon të dhënat satelitore që kanë të bëjnë ose transmetohen nga sistemi COSPAS-SARSAT.

**Përfytyrimi i operacionit (operation visualizationn FM -100-5)** Proçesi nëpërmjet të cilit drejtuesi, eprori apo komandanti në terren: **përpunon** një kuptim të qartë të gjëndjes aktuale të forcave dhe mjeteve të veta në lidhje me shkelësit e rregullave dhe të ligjit; **parashikon** gjëndjen përfundimtare të dëshiruar dhe **radhën e veprimtarive** të forcave të veta që do të kalojnë nga gjëndja aktuale në atë përfundimtare të dëshiruar. Pas këtij përfytyrimi, drejtuesi si edhe komandanti në terren, shpall synimin dhe objektivat e tij për operacionin, të cilat shërbejnë si bazë për planëzimin e plotë të operacionit.

**Përmbledhje periodike e të dhënave të zbulimit ( Periodic intelligence summary JP – 1-02)** Raport i situatës së zbulimit dhe vëzhgimit për një operacion klasik të ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit, që nxirret normalisht në nivelin e QNOD-së, zakonisht në çdo 24 orë ose sipas urdhërit të drejtuesit kryesor.

**Plani i zbulimit dhe i vrojtimit (reconnaissance and surveillance FM 34- 10 -2)** Plan që përgatitet nga oficerët operacionale të shërbimit të QNOD-së, për të mbledhur, përpunuar dhe përmbushur kërkesat për zbulim të caktuara nga drejtuesit kryesorë të qendrës. Ai përqëndron mjetet dhe veprimtaritë informative në zonat e përzgjedhura ose të parashikuara të interesit.

**Plani operacional ( Operational plan JP – 1 -02)** Planet operacionale përgatiten ose në format të plotë ose si një plan koncept, në përgjigje të kërkesave të misionit dhe detyrave të caktuara nga Drejtori Administrativ i QNOD-së.

**Plani operacional me format të plotë** është një plan për kryerjen e kombinuar të operacioneve të ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit në det, i domosdoshëm për të përgatitur dhe nxjerrë një urdhër operacional. Një plan i tillë identifikon forcat, mjetet, sistemet dhe furnizimet që kërkohen për të realizuar një mision dhe për të arritur një synim të caktuar në skenarin detar. Forcat, burimet, asetet dhe furnizimet identifikohen në dosjet e të dhënave përkatëse. Planit operacional i bashkëngjiten anekset, shtojcat dhe dosjet përkatëse të të dhënave për forcën, kapacitetet dhe gadishmërinë.

**Plan koncepti** është një plan operacional me format të shkurtuar i cili kërkon plotësime dhe ndryshime të konsiderueshme për të përpunuar, shndërruar dhe nxjerr një urdhër operacional. Një plan koncept, përmbush konceptin operacional të drejtuesit kryesor për një operacion të caktuar ose për skenarin detar si edhe ato anekse e shtojca, që gjykohen të nevojshme e të domosdoshme për të përfunduar planëzimin.

**Procedurë operationale standarte (Standing operating procedure – S.O.P. – JP -1-02)** Një varg udhëzimesh që trajtojnë ato veçori të aktiviteteve, forcave, mjeteve, njërive dhe anijeve të QNOD-së në det, të cilat i nënshtrohen një procedurë të përcaktuar ose të standardizuar. Këto procedura duhet të ekonomizojnë asetet dhe burimet ndërinstucionale, pa humbur ose minimizuar rendimentin e ushtrimit të ligjit dhe efektivitetin e strukturave.

**Qendër/sector i bashkërendimit të informacionit të operacionit (operation information coordination center/sector FM – 71-100)** Qendër, sektor, nëndarje e organizuar në strukturën e QNOD-së, që siguron kontroll dhe bashkërendim të hollësishëm në grumbullimin, analizën dhe shpërndarjen e të dhënave informative, duke i liruar eprrorët e informacionit nga detyrat rutinë.

**Qendrat e koordinimit të kërkim-shpëtim në det (M.R.C.C - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Janë qendrat operative të koordinimit të shpëtim-kërkimit në det të cilat janë të organizuar mbi bazën e kërkesave të konventës SAR. Këto qendra lidhen me degët e tyre dhe bëjnë mbulimin e gjithë hapësirës detare për operacionet e shpëtim-kërkimit.

**Qëllimi (purpose FM – 101 -5)** Rezultati i dëshiruar ose i synuar i një operacioni të ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit në det. Qëllimi është pse-ja e formulimit të misionit, që shprehet duke përdorur një folje vepruese (p.sh.: lejoni, bëni, ndikoni, parandaloni, bordoni, kontrolloni etj).

**Rajon i objektivit ( Objective area JP- 1-02)** Rajon gjeografik i përcaktuar brenda të cilit realizohet një synim me qëllim operacional i të drejtave nga QNOD-ja gjatë veprimtarisë së ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit në det.

**Rajoni i kërkim-shpëtimit** (Search and rescue region - *Ligji Nr. 9056 datë 24.04.2003 ”Për ratifikimin e Konventës së Kërkimit dhe*

*Shpëtimit në det*) - nënkuptojmë një zonë me dimensione të përcaktuara brenda së cilës sigurohen shërbimet e kërkim-shpëtimit.

**Raportim i anasjelltë (Back brief - FM - 101-5)** Raportim i vartësve tek eprori për t'i treguar atij se si e parashikojnë realizimin e misionit të tyre. Bëhet në dy raste: pas urdhrit të marrë, për të siguruar eprorin për kuptimin e drejtë të tij dhe për të informuar komanduesin për mënyrën e përmbushjes së misionit.

**Raportet e aksidenteve (Accident Reports - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Raportet e aksidenteve detare sipas llojit të tyre përpilohen në përputhje me të gjitha rregullat dhe formatet e përcaktuara e të miratuara nga organet kompetente portuale. Në fillim të formatit shënohet lloji i aksidentit, përplasje, rënie në të cekët, humbje në det, zjarr etj duke u pasuar me të dhënat e tjera. Aksidentet raportohen në përputhje me formularin standard të raportimeve të aksidenteve.

**Ritëm operacional ( Operational tempo FM - 101-5)** Ritmi operacional përfshin të gjitha veprimtaritë që realizohen nga qendra, njësia apo anijet. Ritmi operacional mund të jetë veprimtari e vetmuar ose një seri aktiviteteve operacionale të njëkohëshme apo të njëpasnjëshme.

**Rrezik ( risk FM - 101-5-1)** Rast pasigurie me pasoja të dëmshme, ekspozim ndaj mundësive të dëmtimit dhe humbjeve. Niveli i rrezikut shprehet me mundësinë ose ashpërsinë (intensitetin) e pasigurisë.

**Sistem i raportimit detar (MAREP - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Term që përdoret për sistemin e raportimit të anijeve brenda sistemit SHIPREP.

**Sistemi i gjurmimit automatik me radar (Automated Radar Tracking System - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Është sistemi automatik, i kompjuterizuar për gjurmimin dhe regjistrimin e të dhënave të objekteve të ndryshme ajrore dhe detare në zona të caktuara. Zakonisht, një sistem i tillë është i shoqëruar me radar, të pajisur me sensor ose antenë që janë në gjëndje që të gjurmojnë objektet të paktën deri në 60 milje. Të gjitha objektet e gjurmuara regjistrohen dhe memorizohen automatikisht në kompjuter dhe mbahen për një periudhë deri në 15 ditë, më vonë fshihen. Këto të dhëna shërbejnë kryesisht si bazë për hetimin e fatkeqësive ajrore dhe detare.

**Sistemi i raportimit të anijeve (SHIPREP - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Ky sistem përfshin sistemet e mëposhtme:

*I- SAR Ship Reporting System* – Sistemet e Raportimit “SAR”

*II- Ship’s Eeather Reports* –Raportet e anijeve për motin.

Përfshihen raportimet e anijeve për motin dhe vëzhgimet meteorologjike sipas zonave në mënyrë globale së bashku me stacionet bregdetare të cilat i pranojnë këto raporte.

*III. (AMVER) Automated Mutual-assistance Vesel Rescue System* –Sistemi automatik i ndihmës reciproke të anijeve në rast rreziku.

Këtu përfshihet raportimi i anijeve, në rastet e operacioneve të kërkim-shpëtimit, në rastet e aksidenteve dhe incidenteve detare ndërsa sistemet që kanë të bëjnë me manaxhimin e trafikut detar, përfshi sistemet kombëtare të anijeve me zhytje të madhe, anijeve të transportit të lëndëve të rrezikshme, sistemet e raportimit për hyrjen në porte, kanale etj janë përfshirë në ALRS.

**Sistemi Satelitor Global i Fatkeqësive Detare (GMDSS - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Është sistemi satelitor i komunikimit të anijeve në rast fatkeqësie, që bëri zëvendësimin e sistemit Mors. Sistemi GMDSS përdor teknologjitë ekzistuese të komunikacionit duke praktikuar edhe teknologjitë e reja për përmirësimin e komunikimit në rast fatkeqësie. Komunikimi satelitor dhe radiokomunikimi do të përdoret nga anija në breg, nga bregu në anije, si dhe midis RCC në alarm. Ky sistem ndahet në 4 zona dhe mbulon me ndërlidhje të gjithë sistemin botëror në rast fatkeqësie. Zonat përkatëse janë:

A1- deri në distancën 30 milje nga bregu në VHF dhe ku është i disponueshëm sistemi DSC.

A2- është një zonë që përjashton zonën A1 e mbulon sinjalet e fatkeqësisë deri në distancën 70 milje nga bregu në MF, ku është i disponueshëm sistemi DSC..

A3- përjashton zonat A1 e A2 dhe mbulon me sinjalet e fatkeqësisë në mënyrë globale në distancën midis 70° N dhe 70° S. .

A4- është një zonë jashtë zonave A1, A2, A3 dhe mbulon me sinjalet e fatkeqësisë pjesën që mbetet pa mbuluar nga sistemet e mësipërme.

**Skemat e ndarjes së trafikut (TSS - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Mënyra e ndarjes së trafikut është e ngjashme me atë të qarkullimit të makinave në një autostradë, ku anijet që kalojnë në një drejtim mbajnë njërin krah dhe ato që lundrojnë në drejtim të kundërt, mbajnë krahun tjetër. Ndarja e linjave bëhet me anë të bovave sinjalizuese dhe sinjaleve të tjera akustike ose me dritë. Momenti më i vështirë për këto skema janë rastet e kryqëzimit të trafikut i cili duhet të bëhet sa më afër këndit të drejtë, duke zbatuar në mënyrë

korrekte rregullat dhe shenjat përkatëse. Skemat e ndarjes së trafikut hartohen nga autoritetet përkatëse dhe dërgohen për miratim në komitetin përkatës të IMO-s. Më pas ato botohen në harta duke i bërë të njohura botërisht.

**Strehim (Azil - teksti “Shprehjet e L.Detar e biznesit për Kapitenin”)** Është një e drejtë e refugjatëve dhe e personave të tjerë të kërkojnë strehim politik në ndonjë shtet tjetër për t’i mbrojtur nga persekutimi në shtetin e tyre, për shkak të bindjeve politike, dallimeve raciale, bindjeve fetare etj. Azili është një problem diplomatik midis shteteve përkatëse, por sipas ligjit ndërkombëtar, anijet, kur ndodhen në portet e huaja, nuk mund t’i japin strehim personave që hyjnë në anije, me përjashtim të rasteve kur rrezikohet jeta e tyre.

**Territor doganor (Custom Territory – Kodi Doganor i R.SH.)** Territori doganor përfshin territorin tokësor, ujërat e brendshme, ujërat territoriale dhe hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë.

**Urdhër ( Order JP – 1 -02)** Komunikim me shkrim, me gojë ose nëpërmjet sinjaleve, që përçon udhëzime nga një epror tek një vartës të cilat zbatohen e nuk kundërshtohen.

**Urdhër Operacioni ( Operation orden JP – 1 -02)** Direktivë që nxjerrin drejtuesit kryesorë në QNOD për vartësit dhe komandantët në terren (anijeve), me qëllim që të ndikojë në realizimin e bashkërenduar dhe të koordinuar të detyrave në një operacion të ushtrimit të kontrollit të zbatimit të ligjit në det. Ai duhet të përfshijë: organizimin për detyrën specifike (ekipet operacionale); situatën në skenarin detar; misionin kryesor të operacionit; formën e zbatimit dhe të mbështetjes logjistike; mbështetjen juridike e administrative si edhe organizimin e komunikimit, drejtimit dhe informacionit.

**Urdhër tip misioni (Mision type order JP – 1-02)** Ky lloj urdhëri nxirret për njësi, strukturë apo anije vartëse dhe përfshin në vija të përgjithshme misionin dhe detyrën e eprorit. Në këtë urdhër specifikohet se çfarë duhet të bëjnë komandantët në terren (komandantët e anijeve), por pa përshkruar se si do ta bëjnë veprimin. Këto lloj urdhërash, tip misioni (me mision) u lejojnë komandantëve vartës të terrenit (të anijeve) që të gjykojnë në mënyrë të pavarur për ngjarjet në skenarin detar dhe të shfrytëzojnë situatat që krijohen në të mirë të përmbushjes së misionit.

**Vend komandë rezervë ( Alternate Command – JP – 1-02)** Çdo vendndodhje e përcaktuar nga një drejtues epror për të kryer funksionet e një vendkomande, në ato raste kur komanda bëhet jo operative për një

veprimtari të caktuar. Në rastet e operacioneve të kontrollit të zbatimit të ligjit nga QNOD-ja, vendkomanda rezervë mund të caktohet çdo qendër rajonale e çdo institucioni pjesëmarrës në vartësi nga prioriteti i operacionit që do të kryhet.

**Vija doganore (Custom line – Kodi Doganor i R.SH.)** Vija doganore përbëhet nga bregdeti, brigjet e liqeneve e të lumenjve kufitare dhe nga kufijtë tokësorë me shtetet e tjera.

**Vlerësim i rrezikut (Risk assessment FM – 101-5-1)** Identifikimi dhe vlerësimi i pasigurive për të realizuar procesin e menaxhimit të rrezikut.

**Zona doganore (Custom zone – Kodi Doganor i R.SH.)** Zona doganore përfshin atë pjesë të territorit doganor ku vepronë autoritetet doganore si edhe të gjitha zonat ku këto autoritete ushtrjnë kontroll ose mbikëqyrje doganore.

**Zonë e ndikimit (Area of influence JP – 1-02)** Rajon apo hapësirë gjeografike në të cilën një drejtues epror është në gjëndje të ndikojë drejtpërdrejtë në operacionet që zbatohen nga forcat dhe mjetet detare që janë nën drejtimin ose kontrollin e tij. Në QNOD këtë autoritet, në varësi të përparësisë apo kompleksitetit të operacionit të ushtrimit të ligjit, e kanë drejtori i qendrës dhe koordinatorët.

**Zonë e interesit ( Area of Interests JP – 1 -02)** Është ajo zonë apo rajon, që i intereson drejtuesit epror në të cilën përfshihen zonat (rajonet) e ndikimit dhe zona të tjera ku mund të realizohen objektivat e operacioneve të ushtrimit të ligjit (aktuale ose të planizuara).

**Zonë e përgjegjësisë së zbulimit ( Area of Intelligence Responsibility JP - 1-02)** Rajon apo hapësirë që i caktohet një strukturë organizative apo eprori (oficeri), në të cilën ai është përgjegjës për sigurimin e informacionit dhe të dhënave me mjetet që ka në dispozicion.

**Zonë interesi e parashikuar ( Named are of Interest FM – 34-130)** Pikë apo rajon përgjatë një rrugëkalimi (kursi lundrimi) të caktuar ku parashikohet të ketë veprimtari të paligjshme. Veprimtaria apo mungesa e saj brenda një zone interesi të parashikuar ndihmon planëzuesit operacional të QNOD-së për të konfirmuar ose hedhur poshtë një kurs veprimi të veçantë të shkelësave të ligjit.

**Zonë përgjegjësie ( Area of responsibility JP - 22)** Zonë ose hapësirë gjeografike në të cilën, forcat dhe mjetet e përqëndruara në të,

nën drejtimin e një eprori operacional, i cili ka autoritetin ligjor të përcaktuar ku mund të planizojnë dhe realizojnë operacionet detare të ushtrimit të ligjit.

## BIBLIOGRAFIA

1. Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë. Tiranë 2004
2. Manuali i Rojës Bregdetare.Tiranë 2003
3. Q.SH.B.U.”Roja Bregdetare”. Tiranë 2003
4. Rritja e Sigurisë së Jetës në Det. Londër 2002
5. Manuali i Sanremos mbi të drejtën ndërkombëtare të aplikueshme në konfliktet e armatosura në det. Livorno1994.
6. Ligji Nr. 8875,dt. 04.04.2002 ”Për Rojën Bregdetare Shqiptare”. Tiranë 2003
7. Goga. Ligji ndërkombëtar dhe e drejta detare. Tiranë 2000
8. Manuali shërbimit të kërkim–shpëtimit në FA. (MP-3-3-2).Tiranë 2005
9. Kodi. I.S.P.S.”Përgjegjësitë e Qeverisë, Kontaktuese” .Gjenevë 17 Dhjetor 2002
- 10.Akte të sesionit të parë rajonal ndërkombëtar te simpoziumit te fuqive detare të vendeve mesdhetare. Venecie 1996
- 11.Taktika e Flotës. Teori dhe Praktik.”Instituti Detar Annapolis. Maryland 1986
- 12.Manuali i oficerit të lundrimit. Gjenevë 1982
- 13.Udhëzuesi i manovrimit taktik të anijeve. Tiranë 1979
- 14.Kodi i Lundrimit dhe Manovrimit të Përbashkët të anijeve të F.L.D. Tiranë 1984
- 15.Rregullore e evitimit të përplasjeve të anijeve në det.(COLREG 1972) Tiranë 1998
- 16.Ç.File. Kontrolli i Hapësirës Detare.”Q.SH.B.U. Tiranë 2008
- 17.Udhëzues lundrimi për detet Adriatik dhe Jon, shërbimi hidrografik shqiptar. Tiranë 1992
- 18.Ligji Nr. 8771, datë 19.04.2001, për kufirin shtetëror të Republikës së Shqipërisë.
- 19.Ligji Nr. 8772, datë 19.04.2001, për ruajtjen dhe kontrollin e kufirit shtetëror të Republikës së Shqipërisë.
- 20.Ligji Nr. 8875, datë 04.04.2002 “Mbi Rojën Bregdetare”<sup>1</sup>.
- 21.Ligji Nr. 8342, datë 06.05.1998 “Për Policinë kufitare”.
- 22.Ligji Nr. 4938, datë 04.02.1972 “Mbi Kapitenerinë e Porteve”, ndryshuar me Ligjin Nr. 6180, datë 26.04.1980.

- 23.Ligji Nr. 7908, datë 05.04.1995 “Për peshkimin dhe akuakulturën”.
- 24.VKM Nr. 3, datë 03.01.1979 “Mbi ndalimin e peshkimit pranë bregdetit me tratafundit”.
- 25.VKM Nr. 298, datë 22.09.1983 “Mbi ndalimin pranë bregdetit me tratafundit, të lundrimit me spirancë të varur dhe qëndrimit në spirancë në drejtimet Treport – Sazan dhe Kepi i Gjuhëzës – Sazan”.
- 26.Ligji Nr. 7664 datë 21 janar 1993 “Mbi mbrojtjen e mjedisit”, ndryshuar me Ligjin 8364 datë 2 shkurt 1998.
- 27.Ligji Nr. 8905 dt. 16.06.2002 “ Për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja dhe dëmtimi”.
- 28.Dekreti Nr. 3877 datë 10 gusht 1964 “Mbi ndalimin e të ndoturrit në ujërat detare të Republikës së Shqipërisë, ndryshuar më Dekretin Nr. 6901 datë 3 korrik 1984.
- 29.Marrëveshja italo – shqiptare mbi Platformën Kontinentale.
- 30.Manuali i Rojës Bregdetare i miratuar me VKM Nr. 606 datë 04.12.2002
- 31.Konventa e O.K.B e “Ligjit për Detin”. UNCLOS – 1982
- 32.IMO 1948 Konventa e IMO-s, 1958.
- 33.SOLAS 1974 - Konventa Ndërkombëtare për sigurimin e jetës në det, 1974.
- 34.LL 1966 - Konventa Ndërkombëtare e Vijës së Ngarkesës, 1966.
- 35.STP 1971 – Marrëveshja mbi anijet speciale për transportin e pasagjerëve, 1971.
- 36.COLREG 1972 – Rregullorja për Parandalimin e Përplasjeve të anijeve në det, 1972.
- 37.CSC 1972 – Konventa Ndërkombëtare mbi sigurimin e kontenierëve, 1972.
- 38.INMARSAT 1976 – Konventa e Organizatës Ndërkombëtare Satelitore Detare, 1976.
- 39.SFV 1977 – Konventa Ndërkombëtare e Torremolinos mbi sigurinë e anijeve të peshkimit, 1977.
- 40.STCË – Konventa Ndërkombëtare për standardet e trajnimit certifikimit dhe vëzhgimit të çështjeve detare, 1978.
- 41.STCË –F - Konventa Ndërkombëtare mbi standardet e trajnimit, certifikimit dhe shërbimit për personelin e anijeve të peshkimit, 1995.
- 42.SAR 1979 – Konventa Ndërkombëtare mbi Gjithashtu, anijet dhe avionët ushtarakë, anijet dhe avionët civilë, të angazhuar nga shteti përkatës, gëzojnë të drejtën e imunitetit detar. 1979.
- 43.MARPOL – Konventa Ndërkombëtare për parandalimin e ndotjeve nga anijet në det, 1973, modifikuar nga Protokoli i vitit 1978 dhe reflektuar tek MARPOL73/78.
- 44.INTERVENTION 1969 – Konventa Ndërkombëtare për ndërhyrjet në det të hapur në rastet e aksidenteve që krijojnë ndotje, 1969.



45.LDC 1972 – Konventa Ndërkombëtare për parandalimin e ndotjeve të krijuara nga zbritja e mbeturinave dhe materialeve të tjera, 1972.

46.OPRC 1990 – Konventa Ndërkombëtare mbi përgatitjen për parandalimin e ndotjeve hidrokarbure, përgjegjësitë dhe bashkëpunimin, 1990.

47.HNS 2000 protokoll – Protokoll mbi përgatitjen, përgjigjen dhe bashkëveprimin ndaj incidenteve ndotëse të shkaktuara nga substancat e rrezikshme, 2000.

48.CLC 1969 – Konventa Ndërkombëtare për përgjegjësitë civile për dëmet e shkaktuara për ndotjet nga hidrokarburet, 1969.

49.FUND 1971 – Konventa Ndërkombëtare për përcaktimin e fondit ndërkombëtar për kompensimin për ndotjet nga karburët, 1971.

50.NUCLEAR 1971 – Konventa për përgjegjësitë civile në fushën e transportit detar të materialeve radioaktive, 1971.

51.PAL1974 – Konventa e Athinës në lidhje me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me anë të detit, 1974.

52.LLMC 1976 - Konventa mbi kufizimin e përgjegjësisë për pretendimet detare, 1976.

53.HNS 1996 – Konventa Ndërkombëtare mbi përgjegjësitë dhe kompensimin ndaj dëmeve që lidhën me transportin e substancave të rrezikshme nëpërmjet detit, 1996.

54.Konventa - Ndërkombëtare mbi përgjegjësinë civile për dëmtimet e shkaktuara nga ndotja me hidrokarburet e anijeve me ngarkesa rifuxho, 2001.

55.FAL1965 – Konventa mbi lehtësimin e trafikut ndërkombëtar Detar, 1965.

56.TONNAGE 1969 – Konventa ndërkombëtare mbi matjen e tonazhit të anijeve, 1969.

57.SUA 1988 - Konventa mbi ndalimin e akteve të paligjshme ndaj sigurisë lundrimore detare, 1988.

58.SALVAGE 1989 – Konventa Ndërkombëtare mbi shpëtimin, 1989.

59.San Remo Manual - Manuali i San Remo mbi të drejtën ndërkombëtare të aplikueshme për konfliktet e armatosura në det.

60.A.Goga. Shprehjet e ligjit detar dhe biznesit për Kapitenin, bot 2005.