



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS

Adresa: Rruga "Abdi Toptani", nr. 1, Tiranë; Tel-Fax: 0694057089

E-mail: rmuca@klsh.org.al; Web-site: www.klsh.org.al

Nr. 10/12 prot.

Tiranë, më 30/10/2020

Miratohet

Raport Auditimi Performance "Ndotja e menjëhershme e Jonit dhe Adriatikut"

KRYETARI
Arben SHEHU



Rinald Muça

Drejtore i Departamentit

Jo publik: Ky dokument është pronësi e Kontrollit të Lartë të Shtetit. Ai përmban informacion jopublik dhe qëllimi i tij është përthithja e komenteve zyrtare dhe administrativ përgjatë fazës së terrenit të auditimit.



Departamenti i Performancës në KLSH @Performanca



Departamenti i Auditimit të Performancës - KLS

RAPORT AUDITIMI

“Ndotja e menjëhershme e Jonit dhe Adriatikut”

Gusht 2020

Auditimi është kryer në bazë të programit të auditimit miratuar nga Kryetari i Kontrollit të Lartë të Shtetit nr. 10/6, datë 13.05.2020.

Auditimi është shtrirë në një zinxhir subjektsh e konkretisht Ministria e Mbrojtjes/Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile e cila ka marrëdhënie me Sektorët e Planifikimit dhe Përballimit të Emergjencave Civile dhe Krizave në 12 prefekturat e vendit Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë, ku në prefekturat Shkodër, Lezhë, Durrës, Fier e Vlorë auditimi u fokusua më shumë për arsye se në juridiksionin e tyre ato kanë plazhe në varësi; Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë; Drejtoria e Përgjithshme Detare dhe katër portet Durrës, Shëngjin, Vlorë e Sarandë në varësi saj; Ministria e Turizmit dhe Mjedisit; Agjencia Kombëtare e Mjedisit me Drejtoritë Rajonale Mjedisore në 12 qarqet e vendit Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë nga auditimi i mëparshëm; ndërsa Bashkia Shkodër e Fier si dhe Shërbimi Gjeologjik Shqiptar janë njoftuar nëpërmjet shkresave informuese duke u përfshirë në këtë auditim në fazën marrjes së opinioneve në hartimin e programit të auditimit. Subjekteve të përfshira në këtë auditim si Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile dhe Drejtoria e Përgjithshme Detare ju është dërguar projekt-raporti me shkresën nr. 10/10, datë 25.06.2020, ndërsa porteve Durrës, Shëngjin, Vlorë e Sarandë si dhe prefekturave Shkodër, Lezhë, Durrës, Fier e Vlorë projekt-raporti ju është dërguar në formë elektronike, për të përthithur sa më shumë opinione dhe observacione në drejtim të përmirësimit të mëtejshëm të mjedisit, me fokus kryesor “Ndotja e menjëhershme e Jonit dhe Adriatikut”.

Projekt-raporti është draftuar nga grupi auditues në bazë të përgjigjeve të pyetësorëve për shkak të ndërprerjes së takimit fizik me subjektet në auditim për arsye të pandemisë COVID-19 dhe në përputhje me standardet dhe udhëzimet për auditimin e performancës e konkretisht: Standardet Audituese INTOSAI dhe eksperiencën në terren, Udhëzuesin e Auditimit të Performancës ISSAI 3000-3100, Manualin e Departamentit të Auditimit të Performancës, Indikatorët e Performancës, si edhe Rregulloren e Brendshme institucionale.

Raporti ka marrë formë përfundimtare në Gusht të vitit 2020, pasi subjektet e audituara kanë paraqitur mendime brenda afateve ligjore për Projekt-raportin kështu;

- Drejtori i Portit Lezhë z. Ndrek Mhillaj nëpërmjet e-mail datë 14.07.2020 shpreh vlerësimin e tij duke u dakordësuar për problematikat e ngritura në Projekt-raportin e auditimit;
- Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile nuk ka paraqitur mendime brenda afateve ligjore për Projekt-raportin çka nënkupton se është dakord me të dhe problematikat e ngritura;
- Drejtoria e Përgjithshme Detare dhe katër portet Durrës, Shëngjin, Vlorë e Sarandë në varësi saj nuk kanë paraqitur mendime brenda afateve ligjore për Projekt-raportin çka nënkupton se janë dakord me të dhe problematikat e ngritura;
- Prefekturat Shkodër, Lezhë, Durrës, Fier e Vlorë nuk kanë paraqitur mendime brenda afateve ligjore për Projekt-raportin çka nënkupton se janë dakord me të dhe problematikat e ngritura;

Cilësia e tij është garantuar nga strukturat përkatëse në KLSH.

Auditimi është kryer nga grupi i auditimit:

1. Rinald Muça, Drejtor i Departamentit/përgjegjës grupi
2. Alfred Zylfi, anëtar
3. Elfrida Agolli, anëtare



PËRMBAJTJA

1. RËNDËSIA E AUDITIMIT	5
1.1 Konteksti i problemit social	7
1.2 Strategjia e KLSH-së në auditimet e performancës.....	7
1.3 Auditime të mëparshme në këtë fushë	8
1.4 Subjekti nën auditim.....	9
1.4.1 Hyrje	9
1.4.2 Politikat e institucionit	11
1.4.3 Pësja në buxhet dhe GDP	13
1.4.4 Risqet e aktivitetit të subjektit	13
1.4.5 Rëndësia e produkteve të subjektit	15
1.4.6 Feedback-u i subjektit në fazën studimore	15
2. QASJA DHE DETAJET E AUDITIMIT	15
2.1 Objektivi dhe problemi i performancës.....	15
2.1.1 Fokusimi dhe përkufizimi i problemit	15
2.1.2 Objektivi i auditimi	16
2.2 Përkufizimet dhe terminologjia.....	16
2.3 Kriteret.....	17
2.3.1 Kriteret e politikës	18
2.3.2 Kriteret e monitorimit dhe raportimit.....	18
2.3.3 Kriteret teknike	20
2.3.4 Kriteret e tjera/ Praktikë më të mira	20
2.4 Piramida pyetjeve audituese	20
2.5 Skema e auditimit	21
2.5.1 Qasja/metodologjia audituese	21
2.5.2 Metodën & teknikat audituese	21
2.6 Rezultatet e parashikuara.....	21
2.6.1 Impakti i mesazhit auditues për Kuvendin dhe Qeverinë	22
2.6.2 Impakti i mesazhit auditues për publikun dhe palët e interesit.....	22
2.6.3 Forma e publikimit	22
3. SHTJELLIMI I PYETJES KRYESORE DHE NENPYETJEVE	23
3.1 A është menaxhimi i ndërhyrjes në rast ndotje të menjëhershme të detit Jon e Adriatik garant për ruajtjen e tij?	23
3.1.1 A garantojnë strukturat shtetërore zbatimin e legjislacionit në parandalimin dhe menaxhimin e një ambienti të sigurt mjedisor në rast të ndotjes së menjëhershme të detit Jon e Adriatik?.....	31
3.1.2 A kanë strukturat shtetërore infrastrukturë dhe burime njerëzore të nevojshme për eliminimin e ndotjes së menjëhershme të detit Jon e Adriatik në rast të ndonjë aksidenti?.....	60
4. PËRMBLEDHJA REFERENCA DHE ANEKSE.....	111
4.1 Referencat.....	112
4.2 Aneksë	124
5. GRUPI I PUNËS DHE PËRGJEGJËSITË HIERARKIKE.....	Error! Bookmark not defined.



LISTA E SHKURTIMEVE

KLSH	Kontrolli i Lartë i Shtetit
INTOSAI	Organizata Ndërkombëtare e Institucioneve të Larta të Auditimit
EUROSAI	Institucionet e Larta të Auditimit Evropian
ISSAI	Standardet Ndërkombëtare të Institucioneve Supreme të Auditimit
KM	Këshilli i Ministrave
MM	Ministria e Mbrojtjes
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjetikës
MTM	Ministria e Turizmit dhe Mjedisit
DPPEC	Departamenti i Planifikimit dhe Përballimit të Emergjencave Civile
DPEC	Drejtoria e Përgjithshme e mbrojtjes Civile
AKMC	Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile
DPD	Drejtoria e Përgjithshme Detare
AKB	Agjencia e Kombëtare e Bregdetit
ISHP	Instituti i Shëndetit Publik
AKM	Agjencia Kombëtare e Mjedisit
INSTAT	Instituti i Statistikave
QNOD	Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare
MSA	Marrëveshja e Stabilizim-Asocim
BB	Banka Botërore
OBSH	Organizata Botërore e Shëndetësisë
OECD	Organizata për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik
BE	Bashkimi Evropian
EC	Emergjence Civile
MC	Mbrojtje Civile
GJEC	Gjendje e Emergjencës Civile
SAR	Kërkim – Shpëtimi
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
SK	Strategjia Kombëtare
SKZHI	Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim
PIKE	Plani Kombëtar për Integrimin Evropian
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
SHGJSH	Shërbimi Gjeologjik Shqiptar
MIZB	Menaxhimi i Integruar i Zonave Bregdetare
METAP	Mediterranean Environmental Technical Assistance Program
UNEP/MAP	Programi i Kombeve Bashkuar për Mjedisin/Plani i Veprimt për Mesdheun
PAP/RAC	Qendrës për Menaxhimin të Zonës Bregdetare të UNEP/MAP
RAC/SPA	Qendrës për Zonat e Mbrojtura Detare të UNEP/MAP
WWF	Fondi botëror i jetës së egër për natyrën
DfID	Departamenti për Zhvillim Ndërkombëtar i Mbretërisë Bashkuar
IMO	Organizata Ndërkombëtare Detare
IMP	Instalime Marrëse Portuale
SENDAI	Korniza “Për reduktimin e rrezikut nga fatkeqësitë 2015-2030” OKB 2015

1. RËNDËSIA E AUDITIMIT

Auditimi i performancës synon të promovojë **përmirësime në performancën e shërbimeve publike**. Filozofia e re drejtuese në KLSH e ka vënë auditimin e performancës në qendër të vëmendjes si motor të zhvillimit institucional si në Planin Strategjik 2013-2017 ashtu dhe në atë 2018-2022. Misioni i KLSH-së në Planin Strategjik 2018-2022 përkufizohet: *KLSH është institucion i pavarur kushtetues, i ndërtuar që të shërbejë qytetarit shqiptar, të jetë “agjent” i Kuvendit dhe palëve të interesit duke i informuar në mënyrë të vazhdueshme, të paanshme dhe të plotë, mbi përgjegjshmërinë që qeveria dhe entet publike tregojnë në përdorimin e kontributit të taksapaguesve shqiptarë e duke kontribuar në përmirësimin e qeverisjes nëpërmjet luftës kundër korrupsionit.*¹

Bregdeti shqiptar përbëhet nga e Detit Adriatik dhe Detit Jon ku ndotja e ujërave të tyre do të ishte problem serioz. Nëpërmjet këtij auditimi kërkohet, njohja e problematikave të përbashkëta në menaxhimin dhe mbrojtjen e Detit Jon dhe Adriatik, nga ndotjet që mund të shkaktohen nga katastrofat natyrore, mbytja e anijeve të tonazhit të rëndë, derdhja e karburantit apo mbetjeve të ndryshme nga anijet, mungesa e masave parandaluese apo keq menaxhimi i masave ekzistuese për të shmangur evente të tilla me impakt negativ në mjedis, etj., të dhënat e të cilit mund të jenë një bazë e mirë, për ndërtimin e politikave mjedisore, për orientimin e zhvillimeve, planifikimeve dhe investimeve strategjike në sektorët të cilët kanë ndikim. Përmirësimi i funksionimit të një sistemi unik të menaxhimit dhe monitorimit të sigurisë në detet dhe bregdetin shqiptar nga ndotja e menjëhershme tyre, duke promovuar shërbime të sigurta, efikase dhe ekologjikisht të shëndosha në respektim edhe të standardeve evropiane, të diktuar nga direktivat e BE dhe konventat ndërkombëtare në të cilat aderohet dhe vendi ynë, sepse përmirësimi i sistemit të mbrojtjes mjedisit dhe ujërave të deteve është në dobi të brezave të sotëm dhe të ardhshëm..

Rëndësia e këtij auditimi performance ka të bëjë me vlerësimin e reformave të ndërmarra nga qeveria në hartimin e politikave në mbrojtjen e mjedisit me prioritet mbrojtjen e deteve dhe bregdetit shqiptar nga ndotjet, ruajtjen e zonave të mbrojtura detare dhe gjallesave, në përputhje me standardet kombëtare, për t'u bërë pjesë e zhvillimit ekonomik, nëpërmjet përmirësimit të vazhdueshëm, realizimit të investimeve, rritjes performancës monitorimit për parandalimin, konstatimin dhe verifikimin e shkeljeve të rregullave, duke promovuar eksperiencë efektive në zhvillimin e gjithanshëm të tyre.

Auditimi “Ndotja e menjëhershme e Jonit dhe Adriatikut” do të realizohet në bashkëpunim edhe me zyrat supreme të auditimit të Kroacisë, Sllovenisë, Italisë, Malit të Zi dhe Bosnje-Hercegovinës si një auditim rajonal, ku secila nga zyrat do të paraqesë auditimin e tij të pavarur dhe do të realizohet nja material përmbledhës me të gjitha problematikat sipas SAI-ve pjesëmarrëse. Ndonëse në vendet tona që lagen të gjitha nga deti Adriatik ndërsa ai Jon vetëm vendi ynë e Italia, nuk kanë ndodhur ngjarje të përmasave të tilla që të klasifikohen si emergjencë mjedisore, rritja e aktivitetit tregtar, zhvillimi i vendeve tona që lagen nga këto dete dhe faktorët mjedisorë që gjithnjë e më tepër po impaktojnë negativisht klimën globale e atë rajonale, mund të shpien në katastrofë mjedisore, përmasat e të cilave mund të shumëfishohen, për specifikën që ka karakteri i mbyllur i detit Adriatik dhe mos marrja në kohë e masave parandaluese e të ndërhyrjes së shpejtë. Trajtimi i kësaj teme auditimi nga të gjitha SAI-et rajonale, nën optikën e auditimit të performancës është i rëndësishëm, gjithashtu veçanërisht

¹ Strategjia e Zhvillimit të KLSH 2018-2022, miratuar me Vendim të Kryetarit KLSH nr. 228, datë 31.12.2017

pasi mbrojtja e ujërave detare nga ndotjet është me ndikim të madh në mjedisi, florën e faunën detare, në zhvillimin e turizmit, në të ardhurat e ekonomisë në tërësi si dhe me ndikim në shëndetin e popullsisë.

Auditimi do të bazohet në parimin e partneritetit, në përsosjen e akteve ligjore në frymën e bashkëpunimit me institucionet shtetërore, pushtetin vendor në shërbim të mjedisit ku jetojmë, florës dhe faunës detare, taksapaguesit, operatorëve ekonomikë. Në konkluzione do të pasqyrohet mendimi më bashkëkohor për ruajtjen e deteve, cilësinë shërbimit të ofruar, kostot që mbart shoqëria, etj., ku mendimet e dhëna të respektojnë interesin qytetar. Gjithashtu do të synojmë në përmirësimin dhe vlerësimin e këtij sistemi që institucionet shtetërore të cilat menaxhojnë atë të bashkëpunojnë midis tyre si një i vetëm të japin llogari për veprimet e tyre në mënyrë të përgjegjshme, transparente dhe efektive që menaxhimi dhe monitorimi i ujërave detare nga ndotjet sidomos ato të menjëhershme të jetë me kostot më të mira të mundshme dhe pa ndikim në mjedis, etj.

Me gjithë punën e bërë deri më sot, në përmirësimin e sistemit të menaxhimit dhe monitorimit të ujërave detare nga ndotjet në vendin tonë në minimizimin e mangësive, ky sistem vazhdon të ndeshet me problematikat, që kanë të bëjnë me;

- legjislacionin dhe mënyrën e përdorimit të tij, përcaktimin e fushës dhe përgjegjësisë;
- përmirësimin të strategjisë dhe mënyrës të detajuar për ruajtjen e ujërave të deteve dhe reagimit ndaj rrjedhjeve të naftës ose të substancave të rrezikshme dhe helmuese;
- kompetencat, vendimmarrjen, bashkëpunimin dhe koordinimin midis institucioneve shtetërore, mungesën e transparencës dhe ekspertizës për reagimin ndaj aksidenteve me ndotje detare;
- kompetencat, vendimmarrjen bashkëpunimin dhe koordinimin midis institucioneve shtetërore dhe pushtetit vendor për reagimin ndaj aksidenteve me ndotje detare;
- përmirësimin e sistemit të monitorimit e menaxhimit të sistemit të mbrojtjes së deteve nga ndotësit;
- identifikimit të zonave me rrezikshmëri të lartë dhe me prioritet për mbrojtje pastrim si dhe ndërhyrjet e paligjshme dhe derdhjet e pakontrolluara të karburanteve në det;
- përgatitjes së praktikave ushtrimore në teren për reagimin ndaj ndotjes;
- mungesën e burimeve financiare për investime në mbrojtjen e deteve nga ndotjet e menjëhershme dhe ruajtjen e florës dhe faunës;
- mangësi në llogaritjen e kostove për ruajtjen e pastrimin e deteve dhe ruajtjen e florës e faunës që fshihet në to që të sigurojë kompensimin e dëmtimit nga ndotja;
- sigurimin e llojeve të përshtatshme të veglave/pajisjeve që do të përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me qëllim garantimin e zbatimit të politikës dhe strategjisë kombëtare ndaj rrjedhjeve;
- përcaktimit të pikave më të rrezikshme dhe përmirësimin e infrastrukturës për eliminimin e tyre nëpërmjet monitorimit;
- përgatitjen e termave të referencës për ndotjet në dete në përputhje me normat dhe standardet e kombëtare dhe të BE-së;
- mungesën e projekteve;
- mungesën e punonjësve, ndryshimet e shpeshta të tyre, ndryshimet e strukturave dhe ndryshimet e kompetencave e mënyrës së organizimit të institucioneve shtetërore;
- mangësi në trajnimin e aftësisë profesionale të punonjësve në përfitimin e përvojave të reja profesionale, duke ndarë dhe përvojën e tyre;

- mangësi në të dhëna statistikore;
- etj.

Gjithashtu me anë të këtij auditimi do të vëmë në pah anët pozitive dhe negative të menaxhimit e monitorimit të deteve nga ndotjet, si një investim në kohë ku duhet të punojnë së bashku me qëllim përmirësimin e cilësisë ujërave në shërbim të mjedisit, turizmit, gjallesave që fshihet në dete.

Qëllimi i auditimit: është përmirësimi i bashkëveprimit të gjitha palëve, për të nxitur, rëndësinë strategjike në zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë, mbrojtjen civile dhe ruajtjen e mjedisit detar nga ndotjet e ndotësit dhe respektimin e standardeve.

Objektivi i auditimit: është për të rritur përgjegjësitë institucionale të strukturave shtetërore e vendore në analizimin me objektivitet të situatave të papritura me pasoja negative për mjedisin detar e cila shkaktohet nga fatkeqësitë që sjellin dëme të menjëhershme e të rënda për jetën e njerëzve, gjënë e gjallë, pronën, trashëgiminë kulturore dhe mjedisin.

Rëndësia e auditimit: është vlerësimi i performancës institucioneve shtetërore, përsosja e monitorimit e inspektimit, modernizimi i standardeve, rritja e besueshmërisë publike, për mbrojtjen e mjedisit në ujërat detare, në funksion të ruajtjes shëndetit njeriut, florës dhe faunës detare zhvillimit të turizmit, rritjes së punësimit dhe zhvillimit të ekonomive që kanë lidhje me detin.

1.1 Konteksti i problemit social

“Krahas naftës që derdhet nga aksidentet që pësojnë anijet, një ndotës të rrezikshëm janë edhe vrmat në sondat e rafinerive apo avaritë që pësojnë ato në det. Prof. Lorenz Schwark nga Universiteti i Bremenit thotë se natyra di të përballojë mirë këtë ndotje.....“Ekziston mundësia që nafta së bashku me ujin e detit të krijojë një emulsion më vete”. Ndryshimet në dendësi mes naftës dhe ujit rrethues zvogëlohen, kështu ndodh që nafta të mos arrijë të ngjitet deri në sipërfaqe kështu që një emulsion i tillë është mjaft nxitës për bakteret që ushqehen nga nafta. Për këto lloj bakteresh është mjaft e ushqyeshme kur nafta shpërbëhet në grimca minimale. “Bakteret vetë nuk do të gjallonin prej naftës, por vetëm në sipërfaqen që kufizon ujin me naftën. Sa më e madhe të jetë një sipërfaqe e tillë, aq më aktivë bëhen bakteret”. Këto mikroorganizma janë përshtatur me kushtet më të vështira klimaterike. Kështu për shembull në brigjet e Alaskës ekzistojnë komunitete të tjera bakteresh nga ato që gjallojnë në zonat subtropikale. Por një tipar, ato e kanë të përbashkët, *thotë studiuesi Lorenz Schwark*: Ato oksidojnë elementët përbërës të naftës. Me këtë reaksion nafta ndryshon kaq shumë nga përbërja kimike, saqë ose rimiralizohet komplet, në CO₂ dhe ujë, ose ndahet në molekula shumë të vogla si acetati apo propionati. Këto molekula që nuk janë helmuese përdoren nga organizmat si ushqim, pas këtij procesi nuk mbetet më ndonjë element që ia vlen të përmendet. Por nëse këto baktere tresin squfur apo nitrogen, atëherë mund të lindin produkte të tjera tepër helmuese.”² Prandaj sot sfida e mbrojtjes deteve nga ndotjet në përgjithësi por dhe të menjëhershme qëndron në menaxhimit e tij në mënyrë gjithë përfshirëse duke ofruar përfitime të barabarta, sipas parimeve të politikave mjedisore dhe ujore të BE-së. Menaxhimi sa më efikas i deteve

² Prof. Lorenz Schwark nga Universiteti i Bremenit

qëndron në rritjen e transparencës dhe bashkëveprimet të shumë institucioneve, sepse ka të bëjnë me zhvillimin e infrastrukturës e shërbimeve, me rendin ligjor, vetëdijen qytetare dhe me qeverisjen në tërësi. Administrimi dhe menaxhimi i ujërave të deteve nga ndotjet nënkupton, ruajtjen, përdorimin e burimeve natyrore e biologjike, lehtësimin e kushteve për zhvillimin e turizmit, zhvillimin e biznesit etj. Gjithashtu sot sfida në çështjet mjedisore qëndron në të drejtën e publikut për akses në informacionin mjedisor, akses në drejtësi për çështjet mjedisore dhe pjesëmarrja e publikut të interesuar në vendim-marrjet mjedisore.

KLSH ka ndërmarrë këtë auditim performance në rritjen e besimit qytetar sepse në shumë raste mënyra e menaxhimit dhe bashkërendimit të institucioneve shtetërore maten vetëm me shifra, por harrojmë se mënyra sesi ato menaxhojmë shërbimet, reflekton qasjen sociale për brezat e ardhshëm. Dhënia e opinionëve, për përmirësimin, modernizimin e sistemit të mbrojtjes deteve nga ndotjet e menjëhershme, është prioritarë sot më shumë sepse nuk është plotësisht në harmoni me kërkesat e sotme në drejtim të:

- Bashkëveprimet të institucioneve në drejtim të reduktimit të riskut për ndodhjen e katastrofave të menjëhershme në det duke përfshirë të gjithë aktorët/faktorët e interesuar;
- nevojave për miratimin dhe zbatimin e “Strategjisë ndër sektoriale kombëtare për mbrojtjen mjedisore të ujërave të deteve”;
- nevojave për përmirësimin e Planit Kombëtar për Emergjencat Civile;
- nevojave për përmirësimin e Planit Kombëtar të Emergjencave “Për reagimin ndaj ndotjeve detare në Republikën e Shqipërisë”
- nevojave për përmirësimin e mekanizmave zbatues dhe krijimit të kapaciteteve për shkak të qasjeve të ndryshme sektoriale;
- angazhimit të pamjaftueshëm të një numri institucionesh shtetërore;
- varësisë ende të lartë nga mbështetja e huaj në raste emergjente;
- bashkëpunimit dhe koordinimit të ruajtjes detit dhe vijës bregdetare nga ndotjet;
- krijimit të një qasje gjithëpërfshirëse dhe zhvillimit të një mjedisi më të favorshëm ligjor dhe institucional në përthithjen e investitorëve vendas dhe të huaj për përmirësimin e kapaciteteve logjistik në mbrojtje të detit nga ndotjet;
- problematikave me ndarjen e re administrative në përcaktimin e administrimit të territorit dhe kompetencave;

1.2 Strategjia e KLSH-së në auditimet e performancës

Kontrolli i Lartë i Shtetit, në kuadër të objektivave të parashtruara në Planin Strategjik të Zhvillimit 2013-2017 dhe atij 2018-2022, në zbatim të standardeve ndërkombëtare të auditimit (INTOSAI, EUROSAT), të cilat njohin nevojën për auditime të performancës sepse lejojnë më shumë kompleksitet dhe marrjen e praktikave më të mira evropiane, si një ndër prioritetet kryesore të tij ka përcaktuar përmirësimin e cilësisë dhe shtimin e numrit të auditimeve të performancës, çka përbën një nga sfidat më madhore të KLSH.

Auditimet e performancës në KLSH udhëhiqen nga Udhëzuesi i Auditimit të Performancës, Manuali i tij, Indikatorët e tyre si dhe udhëzuesi i Hartave Konjitive të cilat konsiderohen si dokumente dinamikë, që përditësohen me progresin praktik. Ato nuk janë thjesht dokumente normative apo teknike, apo një referencë e shpejtë, por përmbajnë një numër udhëzimesh dhe informacionesh me implikime praktike, që marrin në konsideratë kushtet specifike dhe karakteristikat e çdo auditimi performance.

KLSH këshillon dhe ndihmon drejtuesit dhe personelin e këtyre enteve për përmirësimin e proceseve të punës, sidomos aty ku efienca është e vështirë për t'u matur, si dhe në përmirësimin e cilësisë së shërbimeve publike pa rritur shpenzimet.

Udhëzimet e reja të auditimit të performancës në Standardet Ndërkombëtare të Institucioneve Supreme të Auditimit (ISSAI 3000-3100) nxisin një orientim drejt nevojave të qytetarëve, progresi dhe praktikat po ndërtohen nga të mësuarit mbi përvojën duke matur në çdo rast interesin publik në performancën e entit shtetëror që auditojmë.

1.3 Auditime të mëparshme në këtë fushë

Të vëmendshëm dhe duke pasur në konsideratë të dhëna për kryerjen e auditimeve në këtë fushë, rezulton megjithëse nuk është hera e parë që realizohet auditim performance në fushën e emergjencave civile, është hera e parë që po realizohet një auditim performance për ndotjen e menjëhershme të deteve dhe reagimin ndaj kësaj ndotje aksidentale, çështje kaq sensitive duke marrë shkas nga ndotjet që shkaktohen zakonisht nga katastrofat natyrore në det, mbytja e anijeve të tonazhit të rëndë, mungesa e masave parandaluese apo keq menaxhimi i masave ekzistuese për të shmangur evente të tilla me impakt negativ në mjedis, etj., të dhënat e të cilit mund të jenë një bazë e mirë, për ndërtimin e politikave mjedisore, për orientimin e zhvillimeve, planifikimeve dhe investimeve strategjike në sektorët të cilët kanë ndikim.

Mjedisi është jo vetëm pasuri e shumëllojshme ekosistemesh, por edhe një burim ekonomie që duhet përdorur me kujdes e në mënyrë strategjike si një detyrimin social dhe moral që ta mirë menaxhojmë dhe mbrojmë këtë pasuri kombëtare në interes të qytetarëve dhe të brezave që vijnë.

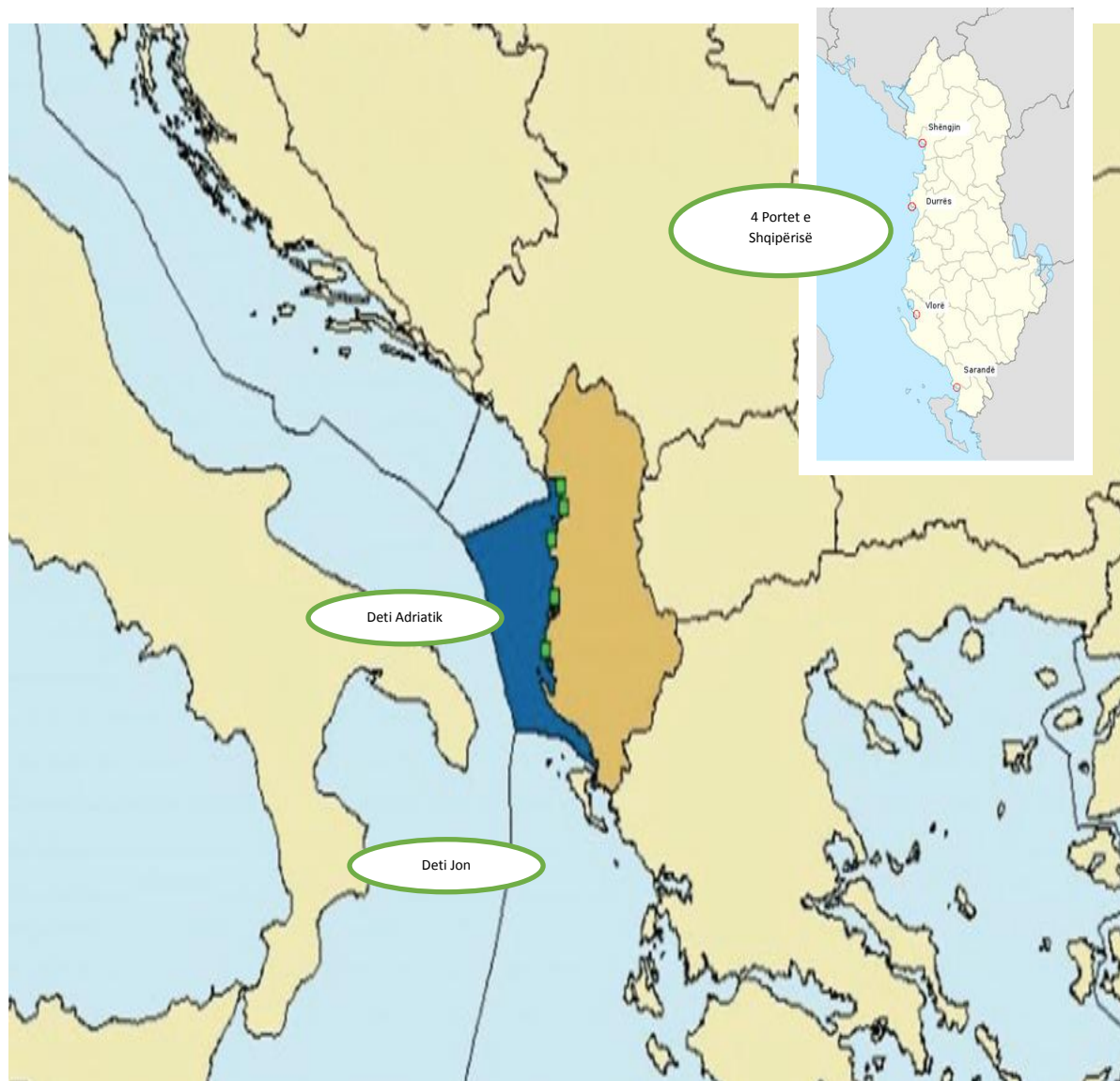
Gjithashtu Kontrolli i Lartë i Shtetit në vijimësi ka kryer “Auditimin e rregullshmërisë” të cilët kanë patur të bëjnë me:

- a) verifikimin e përgjegjësisë financiare të subjekteve përgjegjëse dhe qeverisjes së përgjithshme;
- c) auditimin e sistemeve financiare dhe transaksioneve;
- ç) auditimin e sistemit të kontrollit të brendshëm;
- d) auditimin e integritetit dhe përputhshmërisë së vendimeve të marra ;
- dh) raportimin e të gjitha çështjeve të tjera që dalin nga apo që lidhen me auditimin.

1.4 Subjekti nën auditim

Institucionet që do të përfshihen në këtë auditim janë :

- Ministria e Mbrojtjes;
 - Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile me shtrirje në 12 prefekturat e vendit Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë me qendrat e mbrojtjes civile;
- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë;
 - Drejtoria e Përgjithshme Detare dhe katër portet Durrës, Shëngjin, Vlorë e Sarandë në varësi saj;
- Ministria e Turizmit dhe Mjedisit;
 - Agjencia Kombëtare e Bregdetit, Agjencia Kombëtare e Mjedisit me Drejtoritë Rajonale Mjedisore në 12 qarqet e vendit Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë.



Harta e Shqipërisë, detit Jon, Adriatik dhe 4 portet

1.4.1 Hyrje



Zonat detare sigurojnë benefite të rëndësishme për njerëzit përsa i përket ushqimit dhe shërbimeve të tjera të ekosistemit. Për mijëra vjet, njerëzit e kanë shfrytëzuar gjerësisht detin si një depozitë të madhe ushqimore në luftën e tyre për mbijetesë.

Shqipëria ka një vijë bregdetare prej 476 km të gjatë: 325 km në perëndim në detin Adriatik dhe 151 km në jugperëndim në detin Jon. Deti Adriatik dhe deti Jon kanë rëndësi të madhe gjeografike dhe ekonomike. Ato ndikojnë në zbutjen e klimës, në ujërat e tyre gjuhet një sasi e madhe peshku dhe në laguna nxirret kripë. Këto dete shërbejnë edhe si rruge lidhëse të Shqipërisë me shtetet e tjera fqinje.

Deti Adriatik Ky det shtrihet midis gadishullit Apenin në perëndim dhe gadishullit të Ballkanit në lindje, kurse kanali i Otrantos (72 km) e ndan atë me detin Jon. Deti Adriatik është i gjatë 820 km (drejtimi veri-jug) dhe i gjerë 203 km (lindje-perëndim). Thellësia më e madhe e tij arrin në 1233 m. Në brigjet shqiptare ky det është i cekët. Brigjet shqiptare të detit Adriatik kanë gjatësi 325 km. Pjesa më e madhe e tyre janë brigje të ulëta fushore me plazhe të mëdha (disa dhjetëra kilometra të gjata dhe deri në disa qindra metra të gjera), me përbërje rëre shumë të imët. Ndër to dallohet, plazhi i Velipojës, Durrësit, Divjakës, Vlorës etj. Në këto plazhe pushojnë me mijëra turistë vendas dhe të huaj. Në këtë bregdet gjenden edhe disa gjire, si: gjiri i Tivarit, i Drinit, i Durrësit, i Vlorës, shumë të përshtatshëm për porte detare. Në to ndodhen edhe portet më të rëndësishme të gjitha vendit (Durrësi, Vlora, dhe Shëngjini).

Deti Jon Ky det shtrihet midis pjesës jugore të gadishullit të Ballkanit dhe gadishullit Apenin. Ai është deti më i thellë i Mesdheut, (me një thellësi që arrin në 5267 m tek humnera Kalipso), është det i hapur dhe mjaft i ngrohtë. Brigjet shqiptare të këtij deti shtrihen nga Kepi i Gjuhëzës deri në Kepin e Stillos me një gjatësi prej 151 km, me tipare të ndryshme. Përgjatë tij ngrihen male, prandaj ky bregdet është kryesisht i lartë e shkëmbor. Në këtë bregdet plazhet janë të rralla dhe zallore. Ka edhe sektorë të tjerë të tij në të cilët malet u lenë vend fushave të vogla. Në këtë det gjendet dhe porti i Sarandës.³

Ekosistemet detare dhe ligatinat bregdetare të Shqipërisë janë të pasura me tipologji habitatesh dhe biodiversitetin shoqërues. Ato përbëjnë një pjesë të rëndësishme të trashëgimisë natyrore jo vetëm për vendin por gjithashtu edhe për rajonin e Mesdheut në tërësi.

Ruajtja dhe kujdesi për mjedisin nuk është vetëm një detyrim shoqëror, por mbi të gjitha është dhe një përgjegjësi individuale. Mjedisi është i të gjithëve dhe të gjithë duhet ta mbrojnë atë. Shoqëria, si në vendin tonë, ashtu edhe në mbarë botën po përballet me probleme të mëdha që lidhen me mjedisin si: prishje të ekuilibrave të ekosistemeve, ndotja nga faktorë të jashtëm si rezultat i veprimtarisë njeriut, shfrytëzimi pa kriter i burimeve natyrore, etj. Ndotja e mjedisit detar nga njeriu është futja e drejtpërdrejtë ose e tërthortë e lëndëve, vibracioneve, energjisë, nxehtësisë, rrezatimit, zhurmave, etj., të cilat e ndryshojnë cilësinë e mjedisit e të jetës në të. Prandaj mbrojtja e biodiversitetit, habitateve, të faunës dhe florës së egër kanë rol të rëndësishëm dhe me interes të përgjithshëm publik në politikat e një vendi, si në zhvillimin ekonomik ashtu edhe në të ardhmen e brezave.

Shqipëria deri tani nuk është përballur me situata mjedisore të rënda të shkaktuara nga mbytja e anijeve apo atyre naftë mbajtëse përveç rasteve të shkaktuara kryesisht nga industria si dhe nga procedurat e ngarkim shkarkimit të naftës në porte.

³ Wikipedia

Mbrojtja e mjedisit detar nga ndotjet si rezultat i veprimtarisë njeriut, është një proces tepër kompleks ndërveprimi, që kërkon njohjen dhe aplikimin e metodave më bashkohore në parandalimin e saj, pjesëmarrjen e shumë aktorëve si organeve shtetërore, subjekteve privatë, OJF-ve, kërkon ndihmesën e qytetarëve etj. Gjithashtu ajo realizohet edhe nëpërmjet formulimit të strategjive e politikave të përshtatshme, përgatitjes e zbatimit të planeve e programeve të studiuara, krijimit të institucioneve monitorues, bashkëveprues e mbështetës në rastet e aksidenteve si dhe të mbështetjes ligjore.

Nëpërmjet këtij auditimi synojmë të skicojmë dhe adresojmë rrugën për përmbushjen dhe plotësimin e përparësive strategjike gjithëpërfshirëse për mbrojtjen e detit nga derdhja e naftës, vajrave apo mbetjeve nga anijet në det si rezultat i aksidenteve që mund të ndodhin nga mbytja e anijeve apo dhe shkarkimeve jo të ligjshme, si edhe për të ndihmuar në zhvillimin e qëndrueshëm të menaxhimit; monitorimit, administrimit të këtyre situatave në rast ndodhje. Të gjitha këto por edhe të tjera në mbrojtje të mjedisit detar do të bëjnë të mundur që të nxisin zhvillimin e qëndrueshëm, mbrojtjen e biodiversitetit, habitateve, faunës dhe florës së egër si trashëgimi për brezat, zhvillimin e biznesit dhe turizmit, rritjen e të ardhurave dhe përmirësimin e cilësia jetës njeriut e ruajtjen e saj.

Mesazhi kryesor i këtij auditimi është: *“Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile të krijojë një qasje të re ligjore të bashkëpunimit me institucionet qendrore, pushtetin vendor, specialistë të fushës, institucionet ligjvënëse e grupet e interesit, në rritjen dhe forcimin e rrolit të saj koordinues, bashkërendues, drejtues, teknik, mbikëqyrës dhe kontrollues për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile në të gjithë vendin*

Në hartimin e këtij Raporti Auditimi, grupi i auditimit i KLSH-së, i përfaqësuar nga Rinald Muça, Alfred Zylfi, Elfrida Agolli, u bazua në dokumentacionin e mbledhur dhe përgjigjet e dhëna nëpërmjet pyetësorëve drejtuar Agjencisë Kombëtare të Mbrojtjes Civile, Drejtorisë së Përgjithshme Detare dhe katër Drejtorive të Porteve Shëngjin, Durrës, Vlorë dhe Sarandë, Prefekturave të Qarkut Shkodër, Lezhë, Durrës, Fier dhe Vlorë në zbatim të programit të auditivit nr. 10/6, datë 13.05.2020, sipas kriterëve e standardeve të miratuara të KLSH-së, të INTOSAI-t dhe Kodin Etik.

1.4.2 Politikat e institucionit

Në programin e qeverisë 2017-2021 mjedisi konsiderohet jo vetëm pasuri e shumëllojshme ekosistemesh, por edhe një burim ekonomie që duhet përdorur me kujdes e në mënyrë strategjike, të vetëdijshme si detyrimin institucional, social dhe moral që ta mirë menaxhojmë dhe mbrojmë si pasuri kombëtare në interes të qytetarëve dhe të brezave që vijnë.

Vendi ynë përfiton nga një linjë bregdetare prej 476 km dhe ndodhet në një pozicion strategjik në detet Jon dhe Adriatik. Qeveria do punojë që të marrë të gjitha masat e t'i kushtojë vëmendjen e duhur mbrojtjes së mjedisit në hapësirën ujore nëpërmjet:

- kontrollit dhe monitorimit të vazhdueshëm të parametrave të ujërave detarë;
- reduktimit të sasisë së mbetjeve të ngurta dhe vajore e trajtimi i tyre sipas normave të caktuara evropiane;
- hartimit të planeve të emergjencës dhe procedurave operative për përballimin e incidenteve apo situatave të mundshme të emergjencës mjedisore;
- krijimit të strukturave të nevojshme dhe kompletimi i tyre me infrastrukturën dhe personelin e përshtatshëm për kryerjen e detyrave të mësipërme.

1.4.3 Pësja në buxhet dhe GDP

Nga të dhënat rezulton se Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile sot Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile financohet nga buxheti i shtetit nëpërmjet Ministrisë së Brendshme nga e cila ka qenë në varësi ndërsa sot nëpërmjet Ministrisë së Mbrojtjes nga e cila është në varësi institucionale. Gjithashtu rezulton se kjo agjenci sikur ka qenë drejtori në varësi të Ministrisë së Brendshme edhe sot nuk ka një strukturë buxhetore të ndarë më vetë por ajo është në përbërje të ministrisë së linjës na e cila është në varësi megjithëse sot ajo është agjenci dhe duhet të ketë planin buxhetor të ndarë e administruar nga ajo vetë dhe strukturat e saj. Në materialet në vijim ky problem së bashku me strukturat administrative do të analizohet në mënyrë të detajuar për të nxjerrë në pah të mirat dhe anët negative të kësaj mënyre të organizimit të financave të kësaj agjencie.

Gjithashtu me poshtë po japim fondet buxhetore të planifikuara për Ministrinë e Brendshme dhe Ministrinë e Mbrojtjes sipas planeve buxhetore vjetore ku është përfshirë edhe emergjenca civile si zë më vete e konkretisht si më poshtë:

FONDET BUXHETORE TË PLANIFIKUARA PËR MINISTRITË

Viti 2017

Akti Normativ Nr.3/2017 Për Disa Ndryshime në Ligjin Nr. 130/2016 "Për Buxhetin e Vitit 2017"

Kodi	Emërtimi i Institucionit / Programit	Shpenzimet Kapitale				Totali i Shpenzimeve Buxhetore
		Totali i Shp. Korrente	Financim i Brendshëm	Financimi i Huaj	Totali i Shp. Kapitale	
	Ministria e Brendshme	16,665,455	1,142,874	810,357	1,953,231	18,618,686
03140	Policia e Shtetit	13,568,608	923,859	540,000	1,463,859	15,032,467
03150	Garda e Republikës	1,322,769	167,141	0	167,141	1,489,910
01160	Pref e Funks e Del te Pusht Vendor	492,240	15,950	270,357	286,307	778,547
01170	Shërbimi i Gjendjes Civile	969,600	24,224	0	24,224	993,824
01180	Menaxhimi i Rezervave te Shtetit	104,238	10,000	0	10,000	114,238
10910	Emergjencat Civile	208,000	1,700	0	1,700	209,700

Viti 2018

Akti Normativ nr.2 datë 19.12.2018 për disa ndryshime në ligjin nr.109/2017, "Për buxhetin e vitit 2018", të ndryshuar,

Kodi	Emërtimi i Institucionit / Programit	Shpenzimet Kapitale				Totali i Shpenzimeve Buxhetore
		Totali i Shp. Korrente	Financim i Brendshëm	Financimi i Huaj	Totali i Shp. Kapitale	
17	Ministria e Mbrojtjes	17,225,948	2,023,162	0	2,023,162	19,249,110
	Planifikimi, Menaxhimi dhe					
01110	Administrimi	1,208,141	28,000	0	28,000	1,236,141
02120	Forcat e Luftimit	4,702,032	1,837,162	0	1,837,162	6,539,194
09430	Arsimi Ushtarak	552,750	0	0	0	552,750
02150	Mbështetja e Luftimit	4,625,390	63,000	0	63,000	4,688,390
07340	Mbështetje për Shëndetësinë	876,069	0	0	0	876,069
10270	Mbështetje Sociale për Ushtaraket	4,974,600	0	0	0	4,974,600
10910	Emergjencat Civile	286,966	95,000	0	95,000	381,966

Viti 2019

Akt normativ nr.11, datë 24.12.2019 për disa ndryshime në Ligjin nr.99/2018, "Për buxhetin e vitit 2019", të ndryshuar

Shpenzimet Kapitale

Kodi	Emërtimi i Institucionit / Programit	Totali i Shp. Korrente	Financim i Brendshëm	Financimi i Huaj	Totali i Shp. Kapitale	Totali i Shpenzimeve Buxhetore
	Ministria e Mbrojtjes	18,532,417	3,753,500	0	3,753,500	22,285,917
	Planifikimi, Menaxhimi dhe					
01110	Administrimi	1,185,000	30,000	0	30,000	1,215,000
02120	Forcat e Luftimit	5,113,407	3,175,500	0	3,175,500	8,288,907
09430	Arsimi Ushtarak	600,050	4,500	0	4,500	604,550
02150	Mbështetja e Luftimit	5,393,410	125,000	0	125,000	5,518,410
07340	Mbështetje për Shëndetësinë	885,550	70,500	0	70,500	956,050
10270	Mbështetje Sociale për Ushtaraket	5,060,000	0	0	0	5,060,000
10910	Emergjencat Civile	295,000	348,000	0	348,000	643,000

Viti 2020

Ligji nr.88 18.12.2019 Për buxhetin e vitit 2020

Shpenzimet Kapitale

Kodi	Emërtimi i Institucionit / Programit	Totali i Shp. Korrente	Financim i Brendshëm	Financi mi Huaj	Totali i Shp. Kapitale	Totali i Shpenzimeve Buxhetore
17	Ministria e Mbrojtjes	19,758,845	4,230,750	119,250	4,350,000	24,108,845
	Planifikimi, Menaxhimi dhe					
01110	Administrimi	1,189,000	20,000	0	20,000	1,209,000
02120	Forcat e Luftimit	5,845,835	3,799,950	0	3,799,950	9,645,785
09430	Arsimi Ushtarak	600,050	110,000	0	110,000	710,050
02150	Mbështetja e Luftimit	5,923,410	230,800	0	230,800	6,154,210
07340	Mbështetje për Shëndetësinë	845,550	50,000	0	50,000	895,550
10270	Mbështetje Sociale për Ushtaraket	5,060,000	0	0	0	5,060,000
10910	Emergjencat Civile	295,000	20,000	119,250	139,250	434,250

1.4.4 Risqet e aktivitetit të subjektit

Në këtë program auditimi kemi marrë në konsideratë disa risqe të menaxhimit të sistemit të ndotjes së deteve ku në mënyrë të përmbledhur po i paraqesim si më poshtë:

- ✓ ndryshime të varësisë ministrore;
- ✓ menaxhimi i ndotjes së menjëhershme të detit nga shumë institucione;
- ✓ ndryshime të legjislacionit;
- ✓ kontributi në garantimin e monitorimit të ndotjeve të menjëhershme të detit nga disa institucione;
- ✓ ndryshime të strukturave të institucioneve që menaxhojnë detet;
- ✓ mungesa e një infrastrukture të plotë dhe përgjegjëse për menaxhim profesional, cilësor dhe gjithëpërfshirës;
- ✓ mungesa në organikën dhe plotësimin e strukturës me punonjës;
- ✓ kohës së reduktuar dhe pamundësisë së lëvizjes për kryerjen e auditimit si pasojë përhapjes edhe në vendin tonë të virusit COVID-19 dhe masave shtrënguese të vendosura nga Qeveria për mos përhapjen e këtij virusi në shpëtimin e jetës së qytetarëve.

1.4.5 Rëndësia e produkteve të subjektit

Institucionet shtetërore Ministria e Mbrojtjes, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare, Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile, Drejtoria e Përgjithshme Detare, Agjencia Kombëtare e Bregdetit, Agjencia Kombëtare e Mjedisit, etj., të cilat nëpërmjet autoritetit të tyre ligjor menaxhojnë sipas përkatësisë ndotjet e deteve mbështesin politikat e Qeverisë në përputhje me legjislacionin në fuqi dhe politikat e përcaktuara në strategjitë sektoriale. Institucionet kanë si fushë veprimi edhe menaxhimin e mbrojtjes detit nga ndotjet, në përputhje me legjislacionin, duke ushtruar aktivitetin ligjor, teknik, koordinues, monitorues si përgjegjës për politikat e reagimit ndaj aksidenteve me ndotje detare:

- të krijojnë një organizim operativ të zbatueshëm, me përfaqësues nga të gjitha autoritetet dhe institucionet e përfshira, dhe të vendosin zonat e tyre të përgjegjësisë;
- të vendosin parimet e drejtimit dhe koordinimit dhe të përcaktojnë strukturat përkatëse të reagimit;
- të identifikojnë zonat me rrezikshmëri të lartë;
- të identifikojnë zonat me prioritet për mbrojtje dhe pastrim;
- të përcaktojnë një politike dhe strategji kombëtare për reagimin ndaj rrjedhjeve të naftës ose të substancave të rrezikshme dhe helmuese;
- të sigurojnë që për një nivel minimal, vendosjen paraprake të llojeve të përshtatshme të veglave/pajisjeve që do të përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me qëllimin që të garantojë zbatimin përkatës të politikës dhe strategjisë kombëtare ndaj rrjedhjeve;
- të mundësojnë udhëheqje dhe të sigurojë kompensimin e dëmtimit nga ndotja;
- të përcaktojnë politika kombëtare për trajnimin e personelit që merr pjesë në reagimin ndaj ndotjes detare;
- të sigurojnë një nivel të përshtatshëm të parapërgatitjes në nivel kombëtar, duke kryer ushtrime për reagimin ndaj ndotjes;
- të lehtësojnë zbatimin e marrëveshjeve ndërkombëtare për bashkëpunim dhe asistencë të ndërsjellë të të cilat Shqipëria është vend anëtar.
- Etj.

1.4.6 Feedback-u i subjektit në fazën studimore dhe realizimit

Në fazën e parë studimore nga institucionet e përfshira në auditim, konform kërkesave ligjore, grupit të auditimit i janë krijuar komoditetet e nevojshme për realizimin e tij nga Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile.

Megjithatë këtu vlen të theksohet se;

- ka vështirësi në mbledhjen dhe përpunimin e dokumentacionit për arsye të shpërndarjes së gjerë të institucioneve, varësisë institucionale në nivel qendror e lokal të cilat merren me garantimin, monitorimi, menaxhimin, realizimin, etj., ndaj ndotjes së menjëhershëm të detit.

2. QASJA DHE DETAJET E AUDITIMIT

2.1 Objektivi dhe problemi i performancës

Ky auditim ka si objektiv ndihmesën për bashkërendimin e veprimtarisë së institucioneve shtetërore në mbrojtjen e mjedisit detar që të organizojnë një reagim të shpejtë dhe efektiv ndaj derdhjeve të naftës apo substancave të tjera të rrezikshme dhe helmuese që ndikojnë ose kanë tendencë të prekin zonën detare të Republikës së Shqipërisë dhe bregdetin e saj, të cilat prishin

dëmtojnë ujërat e detit dhe bregdetin, rrezikojnë faunën dhe florën, kërcënojnë shëndetin e njeriut, si dhe vështirësojnë zhvillimin normal të veprimtarive në këtë mjedis gjithashtu dhe të lehtësojë bashkëpunimin kombëtar dhe ndërkombëtar në detet Adriatik, Jon dhe Mesdhe.

2.1.1 Fokusimi dhe përkufizimi i problemit

Mbrojtja e deteve nga ndotjet është çështje kryesore mjedisore e sociale e cila kërkon një sistem unik të monitorimit dhe menaxhimit në funksion të mbrojtjes të pastërtisë së detit të gjithë faktorëve që veprojnë në mbrojtje të tij si ato institucionale por edhe ligjore në respektim të konventave, protokolleve e marrëveshjeve ndërkombëtare, në të cilat vendi ynë është palë.

Nëpërmjet këtij auditimi në këtë fushë ne synojmë të kontribuojmë në garantimin dhe ekzistencën e një reagimi të menjëhershëm, të përkohshëm, uniform dhe efektiv në nivel kombëtar ndaj incidenteve që mund të ndodhin në det, të cilat shkaktojnë ose mund të shkaktojnë ndotje të mjedisit detar nga nafta ose substanca të tjera të dëmshme dhe të rrezikshme, të cilat e tejkalojnë kapacitetin e reagimit individual të anijeve, porteve, terminaleve të naftës, kantierëve detare, platformave detare, dhe të autoriteteve lokale ose rajonale. Përdorimit efikas të burimeve financiare, si dhe të kërkojmë nga institucionet shtetërore rritjen e monitorimit, rritjen e bashkëpunimit me pushtetin vendor si dhe të planifikojnë fonde të mjaftueshme për programet e ndotjes detare, duke garantuar standarde të larta.

Gjithashtu ti kushtohet vëmendje në rritje ndaj:

- ✓ personave juridike e fizike, publike dhe private, vendas ose të huaj, që e përdorin mjedisin detar ose ushtrojnë veprimtari të ndryshme në të;
- ✓ të gjitha veprimtaritë e instaluar në bregdet;
- ✓ çdo mjet lundrues, që ndodhet ose lundron nëpër mjedisin detar;
- ✓ mjetet aeronautike, që fluturojnë mbi mjedisin detar;
- ✓ etj.

2.1.2 Objektivi i auditimit

Objektivi i këtij auditimi është të ndihmojë agjenci të ndryshme kombëtare, rajonale dhe lokale që të reagojnë ndaj incidenteve që shkaktojnë ose rrezikojnë të shkaktojnë ndotje të detit dhe të bregdetit shqiptar si dhe sistemi i menaxhimit të mbrojtjes së deteve nga ndotjet të jetë në përputhje me standardet edhe të BE-së, duke analizuar problematikën aktuale e instrumentet që institucionet shtetërore kanë në dispozicion për ta përmirësuar. Gjithashtu objektivi i tij është pasqyrimi me realizëm dhe objektivitet i situatës, për të kontribuar në përmirësimin e këtij sistemi, si nevojë jetike sepse pas ruajtjes dhe shpëtimit të jetës së njerëzve, qëllimi kryesor i reagimit ndaj një aksidenti është të mbrojë shëndetin njerëzor, mjedisin detar dhe atë bregdetar me kosto e tarifa sa më të përshtatshme.

Me këtë auditim synojmë të arrijmë një mendim të plotë, të drejtë dhe vlerësues të:

- Performancës institucioneve përgjegjëse në menaxhimin e monitorimin e sistemit të mbrojtjes së ujërave dhe bregdetit të vendit nga ndotjet;
- përmirësimit dhe arritjen e vendosjes standardeve të BE;
- shtrirjes së monitorimit në të gjithë bregdetin;
- uljes së kostos që paguan shoqëria për pastrimin e deteve;
- matjes së performancës nëpërmjet dinamikave të rritjes së treguesve;
- rritjes besueshmërisë të opinionit publik dhe operatorëve ekonomikë.

2.2 Përkufizimet dhe terminologjia

Përkufizimet dhe terminologjia e përdorur në këtë material ka këto kuptime:

- "Mjedisi detar" është hapësira detare e Republikës së Shqipërisë, së bashku me faunën dhe florën, pasuritë e ujit, të sipërfaqes së fundit të detit dhe të nëntokës së tij, duke përfshirë edhe vijën bregdetare, plazhet, portet, radat dhe territoret tokësore të tyre, lagunat, grykëderdhjet e lumenjve, liqenet e vijës së ujit, që komunikojnë me detin;
- "Zonat bregdetare" do të thotë i gjithë bregdeti shqiptar brenda valës së zbaticës në zonën e bregut, plazhet dhe ligatinat;
- "Anije" do të thotë një mjet i çdo tipi që operon në ambientin e marinës dhe përfshin varkat hidrofoil, mjetet me jastëk ajri, varka zhytëse dhe lundruese të çdo tipi;
- "Autoritetet kombëtare" do të thotë ministritë, departamentet dhe agjencitë e Republikës së Shqipërisë;
- "Autoriteti qeveritar përgjegjës" do të thotë departamenti kompetent i qeveritar i ngritur që ka përgjegjësi administrative dhe politike për trajtimin e aksidenteve dhe/ose ndotjes operative detare (p.sh.: QNOD-ja, Forca Detare Shqiptare);
- "Autoriteti operativ përgjegjës" do të thotë autoriteti kompetent i ngritur për të ushtruar përgjegjësinë operative në trajtimin e ndotjes aksidentale detare;
- "Autoritetet rajonale përgjegjëse" do të thotë agjencitë rajonale mjedisore (ARM) dhe Forca Detare Shqiptare për qëllim të planeve rajonale të emergjencës
- "Autoritetet lokale" do të thotë "Institucioni i prefektit të qarkut dhe njësitë e qeverisjes vendore (Policia e Mbrojtjes nga Zjarri dhe Shpëtimi, emergjencat civile, Policia e Shtetit dhe Shërbimi Publik);
- "Derdhje madhore" do të thotë një derdhje e karburantit në sasi të një shkalle të lartë për të cilën koha dhe vendi është i pamundur të parashikohet, dhe e cila mund të shkaktojë pasoja të rënda mjedisore;
- "Derdhje e karburantit" në det do të thotë derdhja, shkarkimi ose rrjedhja aktuale ose e mundshme e karburantit në ujërat e detit territorial të Shqipërisë;
- "Dispersant (shpërndarës kimik ose shpërndarës për karburantin)" do të thotë përzierje e lëngshme e agjenteve që veprojnë në sipërfaqe të një ose më shumë tretësve organik, të formuluar në mënyre specifike për të rritur shpërndarjen natyrore të karburantit në kolonën e ujit të detit duke reduktuar tensionin ndërmjet karburantit dhe ujit;
- "Incident" do të thotë një përplasje anijesh, ngecja në cekëtime, zjarri, shpërthimi, dëmtim strukturor, incident gjatë lundrimit, ose ndodhi të tjera në bordin e anijes ose jashtë saj me rezultat dëmtimin e materialeve ose kërcënim i materialeve të dëmtuara të anijes ose të ngarkesës, gjithashtu, një ngjarje në njësi detare;
- "Incident i ndotjes së detit" do të thotë çdo ngjarje ose varg ngjarjesh me origjinë të njëjtë, e cila rezulton ose mund të rezultojë me shkarkim të karburantit ose lëndëve të tjera të dëmshme e të rrezikshme dhe, e cila paraqet ose mund të paraqesë një kërcënim ndaj mjedisit detar ose të vijës bregdetare ose të interesave të ngjashme të një ose më shumë shteteve, të cilat kërkojnë veprime emergjente ose reagim të menjëhershëm;
- "Incident me ndotje nga nafta" do të thotë çdo ngjarje ose varg ngjarjesh me origjinë të njëjtë, e cila rezulton ose mund të rezultojë me shkarkim të karburantit, e cila paraqet ose mund të paraqesë një kërcënim ndaj mjedisit detar ose të vijës bregdetare ose të interesave të ngjashme të Shqipërisë apo të një ose më shumë shteteve fqinje, dhe të cilat kërkojnë veprime emergjente ose reagim të menjëhershëm;

- “Industri naftë” do të thotë zbuluesit dhe prodhuesit, rafinuesit dhe tregtarët e karburanteve, si edhe transportuesit e lidhur dhe kontraktuesit e shërbimit “Karburant” do të thotë nafta e çdo forme, duke përfshirë naftë bruto, lëndë djegëse naftë, llum, mbeturina naftë dhe produkte të rafinuara;
- “Kërcënim” do të thotë ndikimi i mundshëm ose pasojat që mund të shkaktojë një derdhje karburanti ose lende tjetër e rrezikshme, e dëmshme ose helmuese nëse hyn në kontakt me një burim biologjik, social ose ekonomik;
- “Kontrolluesi i incidenteve” është një term i përgjithshëm që i referohet personit përgjegjës për funksionimin e portit, vendqëndrimin, mjeteve ndihmëse, instalimit ose planit të emergjencës ndaj ndotjes detare në bordin e anijes;
- “Substancat e rrezikshme dhe helmuese” do të thotë çdo substancë, përveç
- “Mbeturina naftë” do të thotë mbeturina që përmbajnë naftë;
- “Ndotës” do të thotë të gjitha lëndët ndotëse duke përfshirë si karburantet ashtu edhe substancat e rrezikshme dhe helmuese;
- “Njësi detare” do të thotë çdo instalim në det i fiksuar artificialisht apo lundrues, ose strukturë e përdorur, ose me qëllimin për t’u përdorur, në ose mbi, ose e ankoruar ose e ngjitur me shtratin e detit me qëllim për të eksploruar ose shfrytëzuar, në lidhje me përpunimin, ngarkimin ose shkarkimin e çdo minerali duke përfshirë edhe karburantin;
- “Parandalimi (i ndotjes nga karburanti ose lëndë e rrezikshme dhe helmuese në det)” do të thotë çdo veprim i kryer gjatë operimit normal të anijes, platformës detare, linje tubacioni, ose mjeti për transportin e karburantit ose lëndë e rrezikshme dhe helmuese për të ulur mundësinë e ndodhjes së një rrjedhje karburanti ose lëndë të rrezikshme dhe helmuese;
- “Plani” do të thotë plani kombëtar i emergjencës për reagimin ndaj ndotjes aksidentale detare në Republikën e Shqipërisë;
- “Plan emergjence” do të thotë një plan i parapërgatitur në pritje për zbatim gjatë reagimit ndaj një incidenti me ndotje detare;
- “Reagimi ndaj derdhjes së naftës” do të thotë veprimet e kryera për të konfirmuar prezencën e një derdhje naftë, për të ndaluar rrjedhën nga burimi, përmbajtjen, mbledhjen, mbrojtjen e zonave nga dëmtimi, zvogëlimin e efektit mjedisor dhe pastrimin e kafshëve të egra dhe zonave të kontaminuar nga derdhja;
- “Rehabilitimi biologjik” do të thotë një varg procesesh të ndërmarra për të shpejtuar degradimin biologjik natyral të ndotësve (naftës apo substancave të rrezikshme dhe helmuese); Këtu përfshihen në veçanti përdorimi i ushqyesve (biostimulator) dhe mbledhja e mikrobeve të zgjedhura veçanërisht për të pakësuar naftën (shtimin natyral ose mbjelljen);
- “Vendstrehim” do të thotë një vend në të cilin një anije mund të ankorohet ose akostohet për të bërë të mundur marrjen e masave për të minimizuar efektet e dëmtimit (p.sh. minimizuar derdhjen e naftës);

2.3 Burimet e Kritereve

2.3.1 Kriteret e politikës

- Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë;
- Ligjin 154/2014 “Për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”;
- Ligji nr. 9251, datë 08.07.2004 “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”;

- Ligji nr. 8875, datë 04.04.2002 “Për rojën bregdetare shqiptare”, i ndryshuar;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 954, datë 30.09.2009 “Për organizimin, strukturën, funksionimin e Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD) dhe bashkëveprimin me institucionet shtetërore, që kanë interesa në det”, i ndryshuar;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 439, datë 13.05.2011 “Për miratimin e politikave dhe procedurat e funksionimit të QNOD”, i ndryshuar.
- Ligji nr. 8905, datë 06.06.2002, mbi “Për mbrojtjen e Mjedisit Detar nga Mbrojtja dhe Dëmtimi”; i ndryshuar;
- Ligji nr. 8756, datë 26.03.2001 “Mbi emergjencat civile”, i ndryshuar shfuqizuar me ligjin r. 45/2019 “Për mbrojtjen civile”
- Ligji nr. 10431, datë 09.06.2011 “Për mbrojtjen e mjedisit”;
- Ligji nr. 7746, datë 29.07.1993 “Për hidrokarburet (kërkimi dhe prodhimi), i ndryshuar;
- Ligji nr. 8450, datë 24.02.1999 “Për përpunimin, transportimin dhe tregtimin e naftës, të gazit dhe nënprodukteve të tyre”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 9281, datë 23.09.2004 “Për sigurinë në anije dhe në porte”;
- Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 1214, datë 03.09.2008 “Për miratimin e strategjisë së sektorit të transportit”;
- Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 772, datë 24.09.2010 “Për zbatimin e Rregullores Ndërkombëtare të Shëndetit”;
- Plani kombëtar për emergjencat civile, i miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 835, datë 3 dhjetor 2004;
- Ligji nr.9692, datë 08.03.2007 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në konventën ndërkombëtare detare “Për përgatitjen ndaj ndotjes nga nafta, reagimi dhe bashkëveprimi (operacionale), 1990”;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 480, datë 25.07.2012 për miratimin e planit kombëtar të emergjencave “Për reagimin ndaj ndotjeve detare në Republikën e Shqipërisë”;
- Ligji nr. 93/2015 “Për turizmin”;
- Ligji nr. 114/2017 për disa shtesa në ligjin nr. 93/2015 “Për turizmin”;
- Ligji nr. 111/2012 “Për menaxhimin e integruar të burimeve ujore”;
- Ligji nr. 9587, datë 20.07.2006 ”Për Mbrojtjen e Biodiversitetit” ;
- Ligji nr. 68/2014, për disa shtesa dhe ndryshime në Ligjin nr. 9587, datë 20.07.2006 "Për mbrojtjen e biodiversitetit";
- Ligji "Për ratifikimin e Konventës së Bernës";
- Ligji nr. 8906, datë 06.06.2002 "Për zonat e mbrojtura";
- Ligji nr. 1006, datë 23.10.2008 : ”Për mbrojtjen e faunës së egër;
- Ligji nr. 44/2015 "Kodi i Procedurave Administrative i Republikës së Shqipërisë";
- Ligji nr. 139/2015 "Për Vetëqeverisjen Vendore";

2.3.2 Kriteret e monitorimit dhe raportimit

- Analiza të veprimtarisë së Agjencisë Mbrojtjes Civile;
- Analiza të veprimtarisë së Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare (me institucionet pjesëmarrëse);
- Analiza të veprimtarisë së Drejtorisë Përgjithshme Detare dhe katër portet Durrës, Shëngjin, Vlorë e Sarandë në varësi saj
- Analiza të Agjencisë Kombëtare të Mjedisit

- VKM për përcaktimin e rregullave për organizimin dhe funksionimin së bashku me rregulloret e agjencive dhe drejtorive të mësipërme;
- Ministria e Turizmit dhe Mjedisit Strategjia kombëtare:
 1. Pyje,
 2. Biodiversitet,
 3. VNM dhe VSM,
 4. Menaxhimi i Mbetjeve,
 5. Cilësia e Ajrit,
 6. Kimikate,
 7. Zhurma,
 8. Substancat Ozonholluese.
- Të dhëna statistikore nga INSTAT
- Udhëzues dhe Manuale të Auditimit të Performancës të KLSH-së dhe SAI-ve;
- Etj.

2.3.3 Kriteret teknike

- Raporte monitorimit;
- Direktiva e BE 92/43/ EEC e 21 Maj 1992 “Mbi mbrojtjen e habitateve natyrore dhe të faunës dhe florës së egër”
<http://europa.eu.int/comm/environment/nature/habdir.htm>;
- Konventa e biodiversitetit – 1994;
- Konventa e Rios 05.01.1994 - Larmia biologjike;
- Konventa e Aarhausit;
- Konventa e Bernës - Ligji për "Ratifikimin e konventës për ruajtjen e florës dhe faunës së egër dhe mjedisit natyror të Evropës"
- Aderimi i Shqipërisë në konventën për "Mbrojtjen e mjedisit detar dhe të zonës bregdetare të detit Mesdhe, si dhe të 6 protokolleve shoqëruese"
- Protokoll i Kartagenës për biosigurinë - Ligji nr. 9279, datë 23.09.2004
- Projekte /WORD BANK,/ /UNESCO/ /USAID/ /UNDP/ /PNUD/ /BE/ /OSBE/ /GEF/ /WWF/ /MIREANIC/ /IUCN//GIZ/ /Kfw/ /ECNC/ /G&G Group/ /INCA/ /NATURA 2000/ /SBI/, /GOPA/, /JICA/, etj., “Për mjedisin”;
- Etj.

2.3.4 Kriteret e tjera/ Praktikrat më të mira

- Indikatorët e Performancës, NAO Britanike;
- Raporte me eksperiencë më të mira ndërkombëtare;
- Strategjia Kombëtare e Sektoriale
- Raporte të auditimit të KLSH-së, Ministrisë dhe auditit të brendshëm;
- Etj.

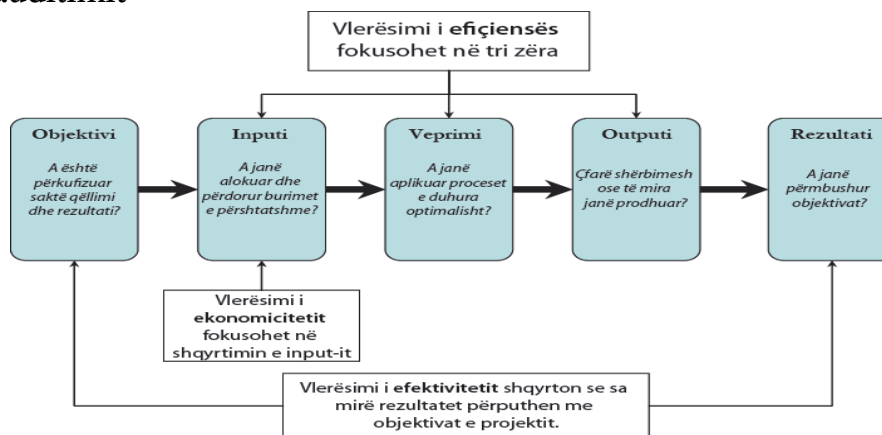
2.4 Piramida pyetjeve audituese

1. Pyetja Kryesore: A është menaxhimi i ndërhyrjes në rast ndotje të menjëhershme të detit Jon e Adriatik garant për ruajtjen e tij?

1.1 A garantojnë strukturat shtetërore zbatimin e legjislacionit në parandalimin dhe menaxhimin e një ambienti të sigurt mjedisor në rast të ndotjes së menjëhershme të detit Jon e Adriatik?

1.2 A kanë strukturat shtetërore infrastrukturë dhe burime njerëzore të nevojshme për eliminimin e ndotjes së menjëhershme të detit Jon e Adriatik në rast të ndonjë aksidenti?

2.5 Skema e auditimit



2.5.1 Qasja/metodologjia audituese

Në këtë auditim performance, grupi i auditimit përzgjedhi si më të përshtatshëm **qasjen audituese të orientuar kah rezultatin**. Rrjedhimisht, metodologjia e përdorur është **normative** dhe përmban elementë vlerësues, krahasues, analitikë dhe rekomandues.

2.5.2 Metodat & teknikat audituese

Metodat e përdorura për të mbështetur metodologjinë e përzgjedhur janë si vijon:

- Mbledhje dhe shqyrtim i dokumentacionit dhe evidencave fizike;
- Studimi i organizimit dhe gjithë procesit;
- Studim i legjislacionit vendas dhe të huaj, si edhe rregulloret, manualët e referuara;
- Intervista dhe pyetje të hapura, përpunim dhe analizim cilësor e sasior i përgjigjeve të tyre;
- Intervista verbale me stafin menaxherial dhe punonjës, marrja e opinionëve të tyre;
- Vëzhgime të drejtpërdrejta përgjatë vijës bregdetare dhe porteve vendit;
- Pyetësor me pyetje të mbyllura; përpunim dhe analizim cilësor dhe sasior i përgjigjeve të pyetësorëve.
- Vlerësimi i sistemit të sigurisë rrugore dhe krahasimi me standardet kombëtare apo praktikën më të mira;

2.6 Rezultatet e parashikuara

2.6.1 Impakti i mesazhit auditues për Kuvendin dhe Qeverinë

Me këtë auditim duam të informojmë Kuvendin dhe Qeverinë, mbi gjendjen aktuale të reagimit të institucioneve shtetërore dhe agjencive të ndryshme kombëtare, rajonale dhe lokale ndaj incidenteve që shkaktojnë ose rrezikojnë të shkaktojnë ndotje të detit dhe të bregdetit shqiptar ujërave të deteve si nevojë jetike e ruajtjes dhe shpëtimit të jetës së njerëzve, mbrojtjes shëndetit njerëzor, mjedisin detar dhe bregdetar. Nëpërmjet rekomandimeve do të mundësojmë realizimin e politikave që duhen ndërmarrë për përmirësimin e tij, duke promovuar eksperiencat më të mira dhe sipas standardeve bashkëkohore e ndërkombëtare.

2.6.2 Impakti i mesazhit auditues për publikun dhe palët e interesit

Auditimi i performancës *“Ndotja e menjëhershme e Jonit dhe Adriatikut”*, ka një impakt shumë të gjerë duke qenë se prek një temë shumë delikate, që ka të bëjë me reagimin e institucioneve shtetërore nga ndotjet që shkaktohen zakonisht nga katastrofat natyrore në det, mbytja e anijeve të tonazhit të rëndë, mungesa e masave parandaluese apo keq menaxhimi i masave ekzistuese për të shmangur evente të tilla me impakt negativ në mjedis, etj. Nëpërmjet këtij auditimi synojmë të ndërgjegjësojmë të gjithë qytetarët, taksapaguesit dhe operatorët ekonomikë për pasojat, me qëllim ndryshimet përmirësuese dhe arritjen e standardeve ndërkombëtare si dhe të dhënat e tij mund të jenë një bazë e mirë, për ndërtimin e politikave mjedisore, për orientimin e zhvillimeve, planifikimeve dhe investimeve strategjike në sektorët të cilët kanë ndikim.

2.6.3 Forma e publikimit

Në përfundim të auditimit do të përgatitet Projekt-Raporti i Auditimit, i cili do të diskutohet me të gjithë palët e përfshira në këtë auditim. Pas marrjes së opinionëve dhe reflektimit të tyre do të përgatitet Raporti Final i Auditimit i cili do t’iu përcillet palëve të përfshira në auditim dhe publikohet në raportet periodike dhe vjetore të KLSH-së, në Web-in e KLSH, në faqen e Facebook të Departamentit të Performancës në KLSH, në shtypin e përditshëm, etj.

3. SHTJELLIMI I PYETJEVE DHE NËN PYETJEVE

3.1 Pyetja Kryesore: A është menaxhimi i ndërhyrjes në rast ndotje të menjëhershme të detit Jon e Adriatik garant për ruajtjen e tij?

Jeta në tokë varet nga uji i lëngët, sepse uji është tretës në shumicën e reaksioneve kimike e biologjike. Gjallesat në natyrë në përbërje të tyre janë afërsisht 70 % ujë. Vetitë e ujit i japin formë çdo aspekti të jetës, nga kimia e reaksioneve biologjike, format e makro molekulave, organizimi i qelizave, muskujve dhe organeve të vetë organizmit. ⁴

Uji i detit është një element dinamik, vetitë e të cilit ndryshojnë në hapësirë e kohë. Lëvizjet, vetitë fizike (temperatura, kripshmëria, densiteti), gazet e tretura dhe mbetjet e ngurta krijojnë një shumëllojshmëri të kushteve mjedisore të cilat ndikojnë ndjeshëm në përbërjen e secilit komunitet biologjik që e popullon. Pjesa më e madhe e materialeve që mbërrijnë në det, shpërbëhen nëpërmjet reaksioneve kimike ose aktiviteteve bakteriale dhe organizmave më të mëdha. Megjithatë ka disa substanca të cilat janë shumë të qëndrueshme ose kanë një shkallë të ulët degradimi ⁵.

Deti ka pasur dhe do të ketë rëndësi të veçantë për zhvillimin ekonomik të vendit tonë. Pasuritë detare, nëndetare dhe përfitimet, që vijnë nga përdorimi i detit përbëjnë vlera të mëdha kombëtare, e prandaj miradministrimi dhe ruajtja e tyre është një nga elementët e rëndësishëm të sigurisë kombëtare. Shqipëria ushtron sovranitetin e saj në mbi 6 000 km² dhe të drejtën për shfrytëzim të pasurive ujore dhe nënujore në një hapësirë detare rreth 11 000 km². ⁶

Misioni i mbrojtjes civile është krijimi i kushteve të shoqërisë për të zvogëluar risqet e fatkeqësive, për të parandaluar, përgatitur, përballuar fatkeqësitë dhe për t'u rimëkëmbur, nëpërmjet një sistemi të integruar dhe efikas me qëllim garantimin e mbrojtjes së jetës së njerëzve, të gjësë së gjallë, të pronës, të trashëgimisë kulturore e të mjedisit, nëpërmjet forcimit të sistemit të mbrojtjes civile.

Nga auditimi dhe përgjigjet e pyetësorëve rezulton se nuk ka një strategji për mbrojtjen civile gjë e cila është parashikuar të hartohet me ligjin e ri nr. 45/2019 "Për mbrojtjen civile" në të cilin është sanksionuar hartimi dhe miratimi i Strategjisë Kombëtare për Zvogëlimin e Riskut nga Fatkeqësitë. Gjë e cila është cilësuar edhe në, raport progresin e Komisionit Evropian për Shqipërinë për vitin 2016 i cili shprehet, se nuk ka strategji të mbrojtjes civile dhe ekziston një kapacitet i kufizuar administrativ. E njëjta situatë është edhe për mbrojtjen e deteve nga ndotjet gjithashtu edhe në rastet e ndotjes së tyre nga nafta apo lëndë të rrezikshme apo ndotjes së tij të menjëhershme në raste katastrofash e cila duhet të jetë pjesë e Strategjisë Kombëtare për Zvogëlimin e Riskut nga Fatkeqësitë. Mungesa e strategjisë bën që një numër sfidash mbeten për t'u adresuar edhe gjatë kësaj periudhe kohore për mbrojtjen e deteve nga ndotja e tyre edhe në rastet e aksidentet detare ku të jenë të përcaktuara objektivat drejtimit, politikat për mbrojtjen e tyre nga ndotjet dhe ndotësit, në përputhje me drejtimit e strategjisë Qeverisë dokument që duhet të ofrojë zgjidhje të qëndrueshme për sfidat e sektorit, në bazë të një

⁴ www.wikipedia.org/wiki/Cikli_i_Ujit

⁵ <http://www.aqualex.org>

⁶ Doktrina e Forcës Detare Miratuar me urdhër të Ministrit të Mbrojtjes nr.831, datë 27.07.2016

metodologjie gjithëpërfshirëse bazuar mbi vlerësime reale të sektorit. Dokumenti strategjik duhet të hartohet mbi bazën e përdorimit të qëndrueshëm të potencialeve natyrore, kulturore dhe historike për zhvillimin e produkteve të cilësisë lartë dhe të shumëllojshme, e arritshme lehtësisht gjithashtu mbi parime rigorozë që sigurojnë zhvillim të qëndrueshëm të sektorit, duke e vlerësuar respektin ndaj mjedisit si kriter të pa negociuar. Strategjia duhet të forcojë frymën e integruar, duke i bërë bashkë një numër aktorësh në realizimin e objektivave dhe zbatimin e planit të veprimit.

Strategjia Kombëtare për Zvogëlimin e Riskut nga Fatkeqësitë dhe Mbrojtjen Civile do të jetë dokumenti bazë strategjik i Republikës së Shqipërisë, që përcakton politikat dhe aktivitetet e institucioneve dhe të strukturave qendrore e vendore, si dhe të gjitha subjekteve të tjera, në menaxhimin e riskut nga fatkeqësitë. Argumentet në favor të pasjes së strategjisë përtej atyre të sipërpërmendura për domosdoshmërinë e ligjit janë, si më poshtë vijon:

- ✓ Hartimi i Strategjisë Kombëtare për Menaxhimin e Rrezikut nga Katastrofat është bazuar në ligjin nr. 9956, datë 17.7.2008, “Për ratifikimin e marrëveshjes së financimit, ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Shoqatës Ndërkombëtare për Zhvillim (IDA), për projektin “Zbutja e riskut nga fatkeqësitë dhe përshtatja”;
- ✓ Miratimi i Strategjisë Kombëtare për Reduktimin e Riskut nga Fatkeqësitë dhe Mbrojtjen Civile është një detyrim ligjor, pasi përbën njërin prej objektivave të parashikuar në ligjin nr.103/2014, “Për miratimin e strategjisë së sigurisë kombëtare të Republikës së Shqipërisë”;
- ✓ Përfundimi i strategjisë është me rëndësi të veçantë për Shqipërinë, si një vend shumë i prekshëm nga fatkeqësitë, por dhe me kapacitete të pamjaftueshme njerëzore dhe materiale për përballimin e tyre. Implementimi i strategjisë do t'i shërbejë në radhë të parë garantimit të një zhvillimi të qëndrueshëm të ekonomisë shqiptare, përmirësimit të sigurisë, por edhe cilësisë së jetës së qytetarëve shqiptarë, sikurse do të ketë një ndikim thelbësor në procesin e përafrimit me *acquis* dhe më gjerë në procesin e përafrimit të vendit tonë me BE-në;
- ✓ Mungesa e strategjisë është në kundërshtim me objektivin e pestë të kuadrit Sendai të reduktimit të riskut të fatkeqësive “Rritja në mënyrë thelbësore e numrit të vendeve me strategji të reduktimit të riskut kombëtar dhe lokal të fatkeqësive deri në vitin 2020”.

Gjetje

- ✗ Nuk është hartuar strategjia për mbrojtjen civile si dokumenti bazë që përcakton politikat dhe objektivat, për të zvogëluar risqet e fatkeqësive, për të parandaluar, përgatitur, përballuar fatkeqësitë dhe për t'u rimëkëmbur nëpërmjet një sistemi të integruar dhe efikas me qëllim garantimin e mbrojtjes së jetës së njerëzve, të gjësë së gjallë, të pronës, të trashëgimisë kulturore e të mjedisit, nëpërmjet forcimit të sistemit të mbrojtjes civile.

Konkluzion

- hartimi i strategjive është i rëndësishme sepse nëpërmjet tyre arrihet modernizmi i sistemit të mbrojtjes civile me synimin e:
 - përfshirjes së të gjitha konventave, iniciativave, marrëveshjeve dhe dokumente të tjera të rëndësishme ndërkombëtare në fushën e mbrojtjes civile, zvogëlimit të riskut nga fatkeqësitë, përshtatjes ndaj ndryshimeve klimatike etj.;
 - parashikimit të gjitha detyrave dhe përgjegjësisë të institucioneve qendrore e lokale, subjekteve private, organizatave dhe shoqatave të shoqërisë civile, të shtetasve;

- detyrimit dhe forcimit të kapaciteteve administrative, teknike dhe financiare të sistemit të mbrojtjes civile;
- detyrimit ligjor për të gjitha institucionet publike, subjektet private, në modernizmin e sistemit të mbrojtjes civile;
- forcimit e funksionimit të mekanizmit të inspektimit për kontrollin e detyrave dhe përgjegjësi të aktorëve të sistemit të mbrojtjes civile;
- rritjes dhe forcimit të bashkëpunimit ndërkombëtar, me qëllim rritjen e shpejtësisë dhe fleksibilitetit në kërkesën, marrjen, pranimin, dhënien dhe kalimin e kufirit shtetëror të asistencës ndërkombëtare;
- rritjes së bashkëpunimit të gjitha institucioneve dhe strukturave në nivel qendror e vendor, shtetasit, subjektet private, organizatat dhe shoqatat e shoqërisë civile, institucionet kërkimore-shkencore, universitetet, organizatat vullnetare, organizmat ndërkombëtare dhe organizatat homologe për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile në të gjithë vendin, nëpërmjet përcaktimit të drejtave dhe detyrave të qarta për secilin prej tyre;
- rritjes së rolit të paralajmërimit të hershëm, monitorimit, njoftimit, alarmit, krijimit dhe të ruajtjes së bazës të dhënave të humbjeve nga fatkeqësitë në menaxhimin e fatkeqësive,
- rritjes së rolit të organeve të pushtetit qendror e vendor në qarqe në zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile;
- planifikimit të fondeve financiare për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile nga ana e ministrive dhe bashkive dhe përmirësimit të sistemit të financimit;
- përmirësimit thelbësor të sistemit të edukimit dhe trajnimit të punonjësve dhe individëve në rritjen e kapaciteteve të tyre;
- marrjes së masave konkrete të sensibilizimit të gjithë shoqërisë, për mbrojtjen civile si një detyrë e secilit nëpërmjet rritjes së rolit të gjithë aktorëve shtetërorë;
- planifikimit dhe realizimi sa më cilësor të masave parandaluese nga fatkeqësitë dhe atyre rehabilituese në infrastrukturë;

Rekomandim

- ✓ AKMC në bashkëpunim me Ministrinë e Mbrojtjes të koordinojë dhe bashkërendojë punën për hartimin dhe miratimin e Strategjisë Kombëtare për Zvogëlimin e Riskut nga Fatkeqësitë dhe rifreskimit të Planit Kombëtar për Emergjencat Civile, përfshirja në to e mbrojtjes së mjedisit në tërësi dhe ruajtjes së mjedisit detar nga ndotjet dhe ndotjet e menjëhershme duke përcaktuar politikat dhe objektivat e zvogëlimit të risqeve nga fatkeqësive, për të parandaluar, përgatitur, përballuar fatkeqësitë e për t'u rimëkëmbur.

Një fenomen tjetër që është analizuar janë dhe njoftimet në media çka tregon se sa efektive kanë qenë masat e marra në minimizimin e rasteve emergjente të ndotjes së mjedisit e konkretisht të ndotjes së deteve nga nafta. Sipas njoftimeve marra nga faqet on-line të shtypit rezulton se:

Katastrofa mjedisore, si është ndotur bregdeti i Durrësit

(gazeta Panorama 8 Nëntor 2015: 9.16)

Një sasi e konsiderueshme naftë është derdhur ditën e sotme nga një anije ende e paidentifikuar në ujërat e Detit Adriatik, shumë pranë bregut të Durrësit.

Ndotja e detit është alarmante, si për botën e gjallë nënujore, ashtu edhe për qytetarët që

jetojnë pranë bregdetit. Pamjet janë të rënda dhe tregojnë se si nafta e ka ndotur bregdetin e Durrësit dhe do të duhet shumë kohë që ai të rikuperohet. Gjithashtu, nafta në det rrezikon edhe ndotjen e ajrit, po aq sa edhe ujërave nëntokësore çka do të kontaminonte të gjithë zonën. Ndërkohë, hetimet vazhdojnë ende për gjetjen e shkaktarit të kësaj ndotjeje me përmasa të konsiderueshme. Deri më tani dyshohet se njëra prej anijeve që ishte në radë (pjesa para hyrjes së Portit) mund të ketë shkaktuar ndotjen, me apo edhe pa qëllim.⁷



Naftë në det, katastrofë mjedisore në Nartë

(gazeta Shqip datë 25.05.2016 : 10:55)

Në datë 23.05.2016, plazhi i Nartës është përfshirë në një katastrofë mjedisore. Kjo pasi në det është përhapur me shpejtësi marramendëse një sasi e konsiderueshme solari, duke ndotur të gjithë vijën bregdetare, prej tre kilometrash. Pretendohet se shkak për këtë është bërë defekti në një prej anijeve që ishte duke përpunuar naftën. Burime zyrtare bëjnë me dije se prej dy ditësh, një sasi e konsiderueshme naftë bruto është derdhur në det, e favorizuar nga dallgët që e kanë nxjerrë përgjatë gjithë vijës bregdetare të plazhit të Nartës.

- kompania “Petrolifera”, shkaktarja e kësaj katastrofe mjedisore sqaron se anija ‘Ismail Kaptanoglu’ po ngarkonte naftë bruto në portin Vlora 1 dhe ndotja nuk ka qenë e qëllimshme, por një manovër e gabuar në anije, që ka krijuar mbi presion në tubacione. “Mbi presioni ka shkaktuar një çarje me pasojë rrjedhje të naftës” sqaron kompania”, thuhet në qëndrimin e saj. Sakaq “Petrolifera” thotë se anija dhe terminali menjëherë kanë zbatuar planin e emergjencës sipas parashikimeve të standardeve ndërkombëtare. “Është kontrolluar rrjedhja duke pozicionuar kordon lundrues, i cili ka kufizuar në maksimum derdhjen e naftës. Kordoni lundrues ka sjellë rikuperimin e naftës së derdhur në ujë. Mbrëmjen e datës 23 maj u sinjalizua një sasi e vogël naftë bruto në det që mund të ketë ardhur nga i njëjti incident. Era e fortë mund të ketë shkaktuar shpërndarjen e një pjese të naftës”, sqaron kompania.
- Për situatën në fjalë, janë vënë në dijeni Bashkia e Vlorës, policia kufitare, kapitaneria e portit, si dhe Inspektorati i Mbrojtjes së Mjedisit, gjithashtu ngjarja e

⁷ [http://www.panorama.com.al/fotot-katastrofa-mjedisore-si-eshte-ndotur-bregdeti-i-durresit/;](http://www.panorama.com.al/fotot-katastrofa-mjedisore-si-eshte-ndotur-bregdeti-i-durresit/)

rëndë është komentuar edhe nga ministri i Mjedisit, i cili deklaroi se institucionet në varësi të dikasterit të tij kanë marrë një sërë masash në adresë të fajtorëve. “Ministria e Mjedisit dhe institucionet në vartësi të saj, si ISHMP dhe AKM, kanë qenë dhe në vendin e ndotur në zonën e Zvërnecit, që në momentin e identifikimit të ndotjes”. Ministri i Mjedisit theksoi se Inspektorati Shtetëror i Mjedisit dhe Pyjeve (ISHMP) ka marrë masën e pezullimit të plotë të aktivitetit të anijes që po vepronte në zonë, si dhe masën administrative me gjobë ndaj saj.

- Katastrofa mjedisore në zonën e Zvërnecit në Vlorë ka irrituar shumëkënd, edhe ministren e Mbrojtjes, e cila pohon se për fajtorët do të ketë 0 tolerancë. “Disa ton naftë e papërpunuar ka ndotur gati 5 km vijë bregdetare, për shkak të një rrjedhjeje nga një anije që furnizohej te Petrolifera. Forca Detare është në lundrim në ndihmë të operacionit për parandalimin e përhapjes së ndotjes dhe pastrimin e saj. Si ministre e Mbrojtjes dhe qytetare e Shqipërisë dhe që më dhimbset çdo centimetër katrorë tokë apo det i vendit tim; ZERO tolerancë për përgjegjësit”,⁸

Megjithëse sipas të dhënave rezulton të jetë kontrolluar rrjedhja edhe me kordonin lundrues fotot tregojnë se këto veprime nuk kanë qenë efikase e në kohë me një plan për eliminimin e pasojave sepse ndotja ka arritur në bregun e detit në Zvërnec e konkretisht;



Ndotja nga nafta e Albpetrol-it kërcënon lumin e fundit të egër në Evropë

Derdhjet e naftës bruto nga pusët e Albpetrol-it në Vjosë, e cila konsiderohet nga shkencëtarët

⁸ <https://www.gazeta-shqip.com/2016/05/25/nafte-ne-det-katastrofe-mjedisore-ne-narte/>; <http://fax.al/news/3934957/nafte-ne-det-katastrofe-mjedisore-ne-narte/>;

si një oaz biodiversiteti, është një “krim mjedisor”, që sipas aktivistëve kërcënon florën, faunën, tokat bujqësore dhe ujin e pijshëm të qyteteve në rrjedhën e poshtme të lumit.



Për 270 kilometra nga mali në det, Vjosa rrjedh e lirë dhe e pandikuar në shtratin e saj, i cili gjarpëron nga kanioni duke u zmadhuar në një zall të gjerë në rrjedhën e poshtme ku krijohen gjire dhe ishuj prej zhavorri të bardhë. Gjerësia e lumit në këtë pikë të rrjedhës së saj drejt detit arrin deri në 2 kilometra, duke krijuar një peizazh natyror mbresëlënës.

Megjithatë, ekosistemi i pasur i lumit të fundit të madh dhe të egër në Evropë – si shkencëtarët dhe aktivistët mjedisorë pëlqejnë ta përshkruajnë Vjosën, është në rrezik. Rrjedhjet e naftës bruto nga depozitat e dekantimit të kompanisë Albpetrol pranë fshatit Gorisht kanë krijuar një përrua naftë dhe balte, i cili derdhet në lumin Vjosë.

Dokumentet e siguruara nga BIRN tregojnë se ky përrua nuk është një rast i izoluar dhe se ndotja nga hidrokatrburet paraqitet kritike në të paktën dy sektorë të menaxhuar nga Albpetrol – atë Gorisht- Kocul si dhe sektorin Cakran-Mollaj.

Sipas aktivistëve, rrjedhja e vazhdueshme e mbetjeve të naftës bruto dhe ujërave industriale nga stacionet e dekantimit të Albpetrolit në Vjosë është krim mjedisor, i cili kërcënon jo vetëm florën dhe faunën e pasur të këtij lumi, por edhe tokat bujqësore dhe burimet ujore në rrjedhën e tij të poshtme.⁹

Nafta derdhet direkt në lumin Gjanica

Të gjitha kompanitë e naftës që operojnë në zonën e Visokës, prej vitesh i derdhin mbetjet hidrokarbure në këtë përrua. Për pasojë, shkaktohet ndotja e ajrit, e tokës dhe e ujit. Kjo është zona ku kompanitë që nxjerrin naftë shkarkojnë mbetjen, direkt në Lumin Gjanica. Edhe pse ka patur reshje shiu që kanë tërhequr naftën e derdhur së fundmi, këtu duken qartë pasojat e ndotjes. Ende pemët dhe shkurret janë lyer me naftën bruto. Toka është ndotur aq shumë, sa këtë e tregojnë edhe një eksperiment i thjeshtë.¹⁰



Tonelata naftë e “Gega Oil” përfundon nga tankeri në kanal, ndotet Porto Romano. Qytetarët e mbledhin me bidonë.

Me qindra ton naftë të importuara janë derdhur nga kompania “Gega Oil” në zonën e Porto Romanos. Incidenti ka ndodhur teksa nafta kalohej nga tankeri në depozitën e kompanisë në Porto Romano në Durrës. Ngjarja ka ndodhur 8 ditë më parë në zonën e Porto Romanos. Krahas dëmit ekonomik që i shkaktoi kompanisë, nafta ka shkaktuar ndotje të madhe mjedisore. Ndërkohë, ky incident është shfrytëzuar nga banorët e zonës të cilët kanë nxituar ta mbledhin naftën me bidonë.

Megjithatë deri në këto momente autoritetet përkatëse nuk kanë nxjerr asnjë deklaratë në lidhje me rastin. Vetë “Gega Oil” ka mohuar zërat se depozitat e kompanisë janë çarë dhe për rrjedhojë nafta të jetë derdhur në kanal.

“Asnjë depozitë nuk është çarë në terminalin tonë (këtë e kanë verifikuar organet shtetërore

⁹ <https://www.reporter.al/> INVESTIGIM 27 Nov 2018 Autor: Edmond Hoxhaj | BIRN | Tiranë; <http://time.ikub.al/Lajme/18-11-27-VIDEO-Ndotja-nga-nafta-e-Albpetrol-it-kercenon-lumin-e-fundit-te-eger-ne-Europe.aspx>; <https://ëëë.facebook.com/769579023123012/posts/nj%C3%AB-k%C3%ABrc%C3%ABnim-tjet%C3%ABr-i-madh-p%C3%ABr-lumin-e-fundit-t%C3%AB-eg%C3%ABr-n%C3%AB-evrop%C3%AB-ndotja-nga-nafta/1987067121374190/>; <http://brkic-autootpad.com/pl3598/ndotja-e-deteve-nga-nafta.html>; <https://etleboro.org/g/92b855aabf5c3f477dd4f3bffc7e21csg/nafta-e-albpetrolit-derdhet-n%C3%AB-vjos%C3%AB-rrezikohet-lumi-i-fundit-i-eg%C3%ABr-n%C3%AB-europ%C3%AB>; <https://gazetasi.al/si-po-e-shkaterron-ndotja-e-naftes-viosen/>;

¹⁰ <https://www.javaneës.al/fier-nafta-derdhet-direkt-ne-lumin-gjanica/>; <https://shqiptarja.com/lajm/fier-skandal-ekologjik-sere-br-e-zift-ne-zonen-e-semanit?r=app>; <https://ëëë.epokaere.com/lumi-gjanica-shnderrohet-ne-vendgrumbullimin-e-mbeturinave-video/>; <https://alusa.live/2020/04/20/gjanica-nje-lum-i-nxire-me-ndotjet-e-naftes/>; <https://sëetha.com.au/vj1f0/lumi-i-gjanices.html>;

dhe mund të verifikohet nga kushdo). Llumi në bidonë nuk është naftë e kompanisë Gega Oil por është ujë kanalesh i përzier me baltë”, sqaron kompania “Gega Oil” në lidhje me rastin.¹¹



Konkluzion

Çdo person, kushdo qoftë, bashkëjeton me mjedisin, jo të gjithë njerëzit e institucionet veprojnë njëloj ndaj mjedisit, prandaj është detyrë e të gjithëve por edhe e jona që të synojmë nxitjen e veprimeve të menjëhershme që të përcaktojnë një reflektim mbi pasojat e veprimtarisë njerëzore në mjedis e ku po shkon niveli i ndotjes, duke bindur institucionet shtetërore, biznesin, komunitetin dhe qytetarin për të vepruar, që :

- të kuptojë ç’ është ndotja e mjedisit;
- të njohë ndotjen e tokës;
- të tregojmë ç’ është ndotja e ujërave detare;
- të tregojmë nivelin e ndotjes së ujit, shkaqet;
- të japim rolin e ligjit në mbrojtjen e mjedisit duke shprehur legjislacionin përkatës;
- të tregojmë realisht nivelet e ndotjes bazuar në statistika;
- të paraqesim disa masa që mund të merren për pakësimin e ndotjes;
- të tregojmë fakte mbi ndotjen dhe masat që merren në zonën ku jetojmë;
- të japim mesazhe rekomanduese për institucionet shtetërore dhe sensibilizuese për dëgjuesin.

¹¹ <https://abcnews.al/tonelata-nafte-e-gega-oil-perfundon-nga-tankeri-ne-kanal-ndotet-porto-romano-qytetaret-e-mbledhin-me-bidona/>;
<https://www.newsbomb.al/cahet-depozita-qindra-ton-nafte-derdhen-lume-ne-porto-romano-banoret-vershojne-me-makina-e-bidona-foto-202869>;
<https://tvklan.al/porto-romano-dhe-gjanica-me-mbetje-nafte/>;
<https://shqiptaria.com/lajm/cahet-tubacioni-i-...>;
<https://www.oranews.tv/article/skandali-me-naften...>;
<https://www.youtube.com/watch?v=ArKq84RMZE>;

3.1.1 A garantojnë strukturat shtetërore zbatimin e legjislacionit në parandalimin dhe menaxhimin e një ambienti të sigurt mjedisor në rast të ndotjes së menjëhershme të detit Jon e Adriatik?

Mjedisi është bashkësia e ndërveprimeve të përbërësve biotike dhe jo biotike që nxisin dhe zhvillojnë jetën e gjallë në tokë, duke përfshirë mjedisin fizik, natyror të ajrit, tokës, ujërave etj. Faktorët natyrorë dhe shoqërore të mjedisit ndikojnë drejtpërdrejt në jetën e njeriut. Ata janë një kusht thelbësor për të përcaktuar zhvillimin e tyre fizik, mendor, intelektual, psikologjik dhe vete mënyrës së jetesës së tyre. Jo të gjithë njerëzit e institucionet veprojnë njëllë ndaj mjedisit. Disa zhvillojnë veprimtari mbrojtëse ndërsa të tjerë e shfrytëzojnë në mënyrat me barbare atë. Ruajtja dhe kujdesi për mjedisin nuk është vetëm një detyrim shoqëror, por mbi të gjitha është dhe një përgjegjësi individuale. Mjedisi është i të gjithëve dhe të gjithë duhet ta mbrojnë e atë. Shoqëria si në vendin tonë ashtu edhe në mbarë botën po përballlet me problem të mëdha që lidhen me mjedisin si: ndotja, prishja e ekuilibrave të ekosistemeve, shfrytëzimi pa kriter i burimeve natyrore etj. Ndotja e mjedisit, është futja e drejtpërdrejte ose e tërthortë e lëndëve, vibracioneve, energjisë, nxehtësisë, rrezatimit, zhurmave të cilat e ndryshojnë cilësinë e mjedisit e të jetës.

Mjedisi detar është hapësira detare e Republikës së Shqipërisë, së bashku me faunën dhe florën, pasuritë e ujit, të sipërfaqes e të fundit të detit dhe të nëntokës së tij, duke përfshirë edhe vijën bregdetare, plazhet, portet, radët dhe territoret tokësore të tyre, lagunat, grykëderdhjet e lumenjve, liqenet e vijës së ujit që komunikojnë me detin. Mjedisi detar përdoret dhe shfrytëzohet për veprimtari ekonomike, tregtare, shkencore, shoqërore, sportive, turistike e ushtarake. Mjedisi detar si pjesë e rëndësishme e territorit të vendit tonë nuk ka marrë asnjëherë vendin e tij në planifikimet territoriale apo social-ekonomike duke dhënë ndikim në mënyrën e zhvillimit të tij apo lënien në mëshirë të fatit si nga ana e vlerave natyrore, ashtu dhe nga ana e burimeve ekonomike dhe shfrytëzimit të tyre sipas interesave të vogla, të shtrira në afate kohore të ngushta dhe me ndikime negative në shumicën e rasteve.

Zona detare e vendit ka rëndësi sociale, ekonomike dhe mjedisore. Ajo ofron një hapësirë ku mund të sigurohet një ekonomi e qëndrueshme, ku janë vendosur një e treta e popullsisë së vendit dhe mbi të gjitha ofrohen burime ekologjike për përdorim dhe shfrytëzim nga ana e popullsisë. Rritja e presionit human ka çuar në ndikime dhe ndryshime të rëndësishme në mjedisin e zonës detare dhe bregdetare duke vënë në rrezik të konsiderueshëm rritjen e mirëqenies apo mundësitë për të ardhmen e përdoruesve të kësaj hapësire.

Përmirësimi i situatës, përfshirë kuadrin ligjor e institucional, domosdoshmërisht kërkon një Planifikim Hapësinor Ujor apo dhe të hartimit të ligjit për Menaxhimin e Integruar të Zonës Bregdetare dhe të hapësirës Detare. Ndërmarrja e këtyre aksioneve i jep fund mungesës së planeve hapësinore dhe mos zbatueshmërisë së bazës ligjore, të cilat janë konsideruar pengesa më e madhe për zhvillimin e qëndrueshëm të hapësirës bregdetare-detare. Njëherazi krijon mundësinë që edhe planet vendore dhe ato rajonale të jenë të koordinuara me vizionin kombëtar të planifikimit dhe zhvillimit të vendit, pasi do të orientojnë investimet, do të rregullojnë kontrollin e territorit, do të sigurojnë mbrojtjen e mjedisit dhe do të garantojnë zhvillimin social-ekonomik e turistik të gjithë hapësirës bregdetare-detare të Shqipërisë.

Legjislacionit është i rëndësishëm në të gjitha fushat ai shërben si rregullatori më i mirë i të gjithë marrëdhënieve në shoqërinë njerëzore pse jo dhe në atë të gjallesave të tjera që u binden verbërisht ligjeve të natyrës duke dhënë kështu një shembull të mirë dhe për ne qenien

njerëzore që vetë natyra e solli në majë të piramidës ekzistenciale.

Njohja, zbatimi dhe harmonizimi i legjislacionit është shumë i rëndësishëm sepse shërben si urë lidhëse midis institucioneve qendrore, pushtetit vendor dhe komunitetit, gjithashtu tre komponentët e mësipërm të legjislacionit sjellin besueshmëri, efikasitet, siguri dhe sukses. Është shumë e rëndësishme të krijohet një bazë e plotë ligjore për mbrojtjen e mjedisit detar si pjesë e natyrës, nëpërmjet zhvillimit të qëndrueshëm të saj dhe veçanërisht në:

- + mbrojtjen, ruajtjen, shfrytëzimin e qëndrueshëm të mjedisit detar si pjesë e natyrës dhe burimeve të përsëritshme të tij;
- + rivitalizimin e vendeve të dëmtuara ose pjesëve të saj dhe kompensimi për dëmet e shkaktuara;
- + ruajtjen dhe restaurimin e baraspeshës ekologjike në natyrë;
- + vendosjen e sistemit për planifikim, udhëheqje, inventarizim, monitorim, informim dhe financim, për mbrojtjen e mjedisit detar;
- + realizimin e qëllimeve, të përcaktuara në politikat e mbrojtjes së mjedisit detar;
- + parandalimin e përkeqësimit e mëtejshëm, ruan dhe forcon gjendjen e sistemeve ujore;
- + promovimin e përdorimit e vazhdueshëm të ujërave detare, bazuar në mbrojtjen afatgjatë të tyre;
- + forcimin e mbrojtjes dhe përmirësimin e mjedisit ujor, përveç të tjerash nëpërmjet masave specifike për një reduktim progresiv të shkarkimeve, ndalimin ose mënjanimin e ngadaltë të shkarkimeve të substancave të rrezikshme;
- + sigurimin e një reduktimi progresiv të ndotjes dhe parandalimin e ndotjes e mëtejshme të tyre;
- + zvogëlimin e shfrytëzimit tej masë dhe rrezikimit të llojeve të florës dhe faunës e sidomos i atyre me rëndësi të veçantë, të rralla dhe të rrezikuara, si dhe i habitateve të tyre;
- + sigurimin e së drejtës për informim publik dhe pjesëmarrje të publikut në lëmin e mbrojtjes së natyrës;
- + sigurimin e së drejtës së qytetarëve për mjedis të shëndoshë, pushim dhe rekreacion në mjedisin detar;
- + zhvillimin e turizmit detar, rritjes punësimit dhe krijimit të ardhurave nga zhvillimi i biznesit në ujërat detare;
- + sigurimin e biodiversitetit përmes ruajtjes së habitateve të rëndësishme natyrore dhe llojeve me rëndësi të florës dhe faunës në statusin e favorshëm të ruajtjes;
- + arritjen e mbrojtjes e ujërave territoriale dhe detare, arritjen e objektivave të marrëveshjeve përkatëse ndërkombëtare, që synojnë parandalimin dhe zhdukjen e ndotjes së mjedisit detar, nëpërmjet ndërhyrjes së Komunitetit Evropian bazuar në konventat evropiane për të ndaluar ose mënjanuar gradualisht shkarkimet, derdhjet dhe humbjet e substancave parësore të rrezikshme, me qëllimin përfundimtar të arritjes së përqendrimeve në mjedisin detar afër normave bazë për substancat me origjinë natyrore dhe çuarjen në zero të substancave sintetike të prodhuara nga njeriu.
- + sjelljen e standardeve të Shqipërisë në harmoni me ato të Bashkimit Evropian

Sipas të dhënave nga organizata dhe institucione të ndryshme e projekte, Shqipëria renditet si një nga vendet me pasojat më të mëdha ekonomike në shkallë botërore, të shkaktuara nga një shumëllojshmëri fatkeqësish natyrore. Humbjet mesatare vjetore të saj llogariten në rreth 2.5% të Prodhimit të Brendshëm Bruto (PBB). Përveç ekspozimit ndaj rreziqeve natyrore, janë një

numër faktorësh të tjerë shtesë të rrezikut (urbanizimi i pakontrolluar, degradimi i mjedisit) të cilët duke u bërë pjesë e tranzicionit shqiptar drejt ekonomisë së hapur të tregut, po kontribuojnë gjithashtu në fuqizimin e efekteve të katastrofave natyrore.

Në dy dekadat e fundit, është tentuar aplikimin e një qasje më bashkëkohore në përballje me fatkeqësitë me origjinë natyrore apo nga njeriu, duke u kushtuar rëndësi njëherazi si “Reduktimit të Rrezikut të Fatkeqësive” (RRF) ashtu dhe “Mbrotjes Civile” (MC). Ajo ka përmirësuar kuadrin ligjor që lidhet me këto fatkeqësi, planet operationale, strukturat përkatëse institucionale dhe kapacitetet, si dhe bashkëpunimin me vendet e rajonit e aktorët e tjerë ndërkombëtarë. Theksi kryesor po vihet në inkurajimin e një kulture të tillë të Mbrotjes Civile, që mundëson reduktimin e riskut për një diapazon të gjerë fatkeqësish duke përfshirë të gjithë aktorët/faktorët e interesuar. Megjithatë, strategjitë dhe planet përkatëse vuajnë mungesën e mekanizmave zbatues, ndërsa krijimi i kapaciteteve ka mbetur prapa për shkak të qasjeve të ndryshme sektoriale dhe angazhimit të pamjaftueshëm të një numri institucioneve shtetërore, por edhe të varësisë ende të lartë nga mbështetja e huaj.

Emergjencat dhe mbrotja civile nga Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile, shndërrimi i saj në Agjencinë Kombëtare të Mbrotjes Civile. Sistemi i emergjencave civile në Shqipëri ka evoluar me kohën por në mënyrë jo lineare. Progresi është shoqëruar herë pas here me ndalesa madje edhe me hapa prapa. Ky fakt si dhe mungesa e të dhënave të mjaftueshme e bëjnë analizën e tij të vështirë. Vlerësimi i Rreziqeve nga Fatkeqësitë i vitit 2003 dhe Plani Kombëtar i Emergjencave Civile, 2004 (PKEC-04) përbëjnë dy hapa të rëndësishëm që hodhën bazat e këtij procesi.

Sistemi i emergjencave civile mund të themi se fillimet e konsolidimit të tij i pati me hartimin e ligjit nr. 8756, datë 26.03.2001 “Për emergjencat civile” ku dhe filloi procesi i ngritjes së sistemit të emergjencave civile me një këndvështrim tjetër, krahasuar me atë të viteve më parë i cili kishte si qëllim të tij, planëzimin dhe përballimin i emergjencave civile me synimin e:

- parandalimit, pakësimit dhe riaftësimi të çdo dëmtimi që prek popullatën, gjënë e gjallë, pronën, trashëgiminë kulturore dhe mjedisin nga emergjencat civile;
- sigurimin e kushteve për institucionet shtetërore, publike e private, për veprimtaritë ekonomike dhe për popullatën, për kalimin nga gjendja normale e jetesës dhe e punës në një situatë emergjente, me humbje sa më të vogla për ruajtjen e rendit, për jetën e njerëzve, për gjënë e gjallë, për pronën, për trashëgiminë kulturore dhe për mjedisin kundër efekteve të një emergjence civile;
- garantimin e përdorimit të gjitha burimeve të mundshme të shtetit, me qëllim sigurimin publik, ruajtjen e vazhdueshme të ekonomisë kombëtare, lokalizimin e zonës së emergjencës dhe lehtësimin e pasojave.

Ngritja e sistemit të emergjencave u shoqërua me kompletimin e bazës nënligjore në të gjitha nivelet, ngritjes së strukturave si dhe ngritjes tekniko-profesionale të personelit si edhe me përmirësime, studime në lidhje me llojet e fatkeqësive që prekin vendin tonë. Me ndihmën e organizmave ndërkombëtare DfID-i Britanik dhe UNDP-së u realizua “Studimi i Vlerësimit të Risqeve në Shqipëri”, tetor 2003, nëpërmjet të cilit u studiuan tërmetet, përmbytjet, bllokimet nga dëbora, rrëshqitjet e tokës, zjarret në pyje, emergjencat industriale dhe teknologjike dhe sulmi terrorist. Gjithashtu, duke u bazuar në aktet ligjore dhe nënligjore të fushës së emergjencave dhe të tjera, në funksionet dhe detyrat e institucioneve, në strukturat e gatishmërisë dhe skemat e grumbullimit të informacionit dhe lajmërimit në raste të

emergjencave civile, u hartua Plani Kombëtar i Emergjencave Civile në Shqipëri, i cili u miratua me VKM nr. 835, datë 03.12.2004.

Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile:

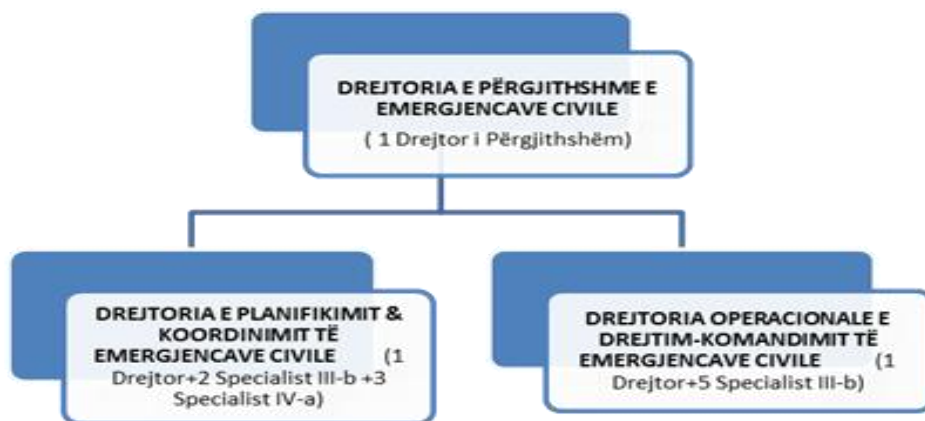
Në bazë të ligjit nr. 8756, datë 26.03.2001 “Për emergjencat civile” rezulton se institucioni që merrej më emergjencat civile duhet të ishte *Departamenti i Planëzimit dhe Përballimit të Emergjencave Civile*, i cili nuk është krijuar asnjëherë si departament por ka qenë drejtori, për arsye se departamenti në përbërje të tij duhet të kishte dhe drejtori të tjera. Kjo gjë ka sjellë reduktimin apo minimizimin e fushës së veprimtarisë së saj, kështu deri në vitin 2005 ka funksionuar Drejtoria e Planifikimit dhe Koordinimit.

Në vitin 2005, me organizimin e ri strukturor, me Urdhrin e Kryeministrit nr. 178, datë 14.11.2005 “Për miratimin e strukturës dhe të organikës së Ministrisë së Brendshme” u krijua Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile (DPEC), e cila në përbërje të saj përfshiu dhe Drejtorinë e Planifikimit dhe Koordinimit edhe Qendrën Kombëtare Operacionale të Emergjencave Civile si dhe Drejtorinë e Përgjithshme për Mbrojtjen nga Zjarri dhe Shpëtimin, të cilat do të realizonin detyra në funksion të misionit të Drejtorisë së Përgjithshme të Emergjencave Civile.

Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile (DPEC) në Ministrinë e Punëve të Brendshme, nëpërmjet Qendrës Kombëtare Operacionale të Emergjencave Civile (QKOE), drejton dhe komandon në mënyrë të përqendruar të gjitha kapacitetet njerëzore dhe logjistike të parashikuara në planet e përballimit të emergjencave civile.

Në vitet në vazhdim, Qendra Kombëtare e Emergjencave Civile, me Urdhër të Kryeministrit për strukturën organizative do të zëvendësohej me emërtimin: Drejtoria Operacionale e Drejtimit Komandimit të Emergjencave Civile. Ndërsa në vitin 2015, me ligjin nr.152, datë 21.12.2015 “Për shërbimin e mbrojtjes nga zjarri dhe shpëtimin”, Drejtoria e Përgjithshme për Mbrojtjen nga Zjarri dhe Shpëtimin shkëputet duke funksionuar si institucion më vete.

Kjo strukturë do të vazhdojë si e tillë që nga viti 2015 e deri në vitin 2019, kohë kur do të miratohet ligji i ri “Për mbrojtjen civile” gjë e cila është ilustruar edhe në skemën e mëposhtme e konkretisht:



Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile ka qenë struktura qendrore që është marrë me çështjet e planifikimit, menaxhimit dhe të përballimit të emergjencave civile në nivel kombëtar, dhe pjesë e Ministrisë së Brendshme, strukturë civile. Ajo ka patur si qëllim parësor të mbrojtje jetën e shtetasve, pronën e tyre, gjënë e gjallë, mjedisin, objektet social-kulturore dhe të rëndësishme të veçantë, objektet e trashëgimisë kulturore, infrastrukturën kritike, etj., nga

fatkeqësitë natyrore apo fatkeqësi që shkaktohen nga veprimtaria njerëzore, duke koordinuar veprimet e strukturave operacionale që kanë përgjegjësi në fushën e emergjencave civile. Në rolin e njësisë koordinuese, kjo drejtori njofton institucionet përgjegjëse qendrore dhe lokale, si dhe komunitetin, për situatat emergjente të pritshme, duke i ngritur këto në gatishmëri dhe alarm, si dhe strukturat përkatëse të Shërbimit të Emergjencave Civile, për ndërhyrjen në një kohë sa më të shkurtër, në mënyrë të integruar dhe sa më shpejtë të jetë e mundur. DPEC në bashkëpunim me strukturat e përfshira në hartimin e politikave që lidhen me çështjet e katastrofave natyrore, përgatit planet kombëtare të menaxhimit për situatat gjithashtu, Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile, në Ministrinë e Punëve të Brendshme ishte autoriteti kryesor për planifikimin, menaxhimin dhe përballimin e emergjencave civile, si dhe

- bashkëpunimin me institucionet e tjera për hartimin dhe freskimin e Planit Kombëtar për Përballimin e Emergjencave Civile;
- hartimin e planeve për plotësimin dhe freskimin e rezervave të emergjencave civile, në përputhje me Planin Kombëtar të Emergjencave Civile;
- menaxhimin e sistemit të mbrojtjes civile dhe bashkërendimin e strukturave, shtetërore dhe jo shtetërore, që lidhen me to;
- përgatitjen, ndjekjen dhe zbatimin e akteve nënligjore për planifikimin dhe përballimin e emergjencave civile;
- organizimin e marrëdhënieve ndërkombëtare për bashkëpunim, dypalësh dhe shumëpalësh, për problemet e emergjencave civile, mbrojtjen nga zjarri dhe të ndihmave humanitare;
- zbaton, së bashku me institucionet e tjera, politikën e Këshillit të Ministrave në fushën e planifikimit për përballimin e emergjencave civile, të mbrojtjes nga zjarri dhe shpëtimit, si dhe në krijimin, përdorimin dhe shpërndarjen e mallrave rezervë emergjente: ushqimore, materiale e monetare;
- bashkëpunon me institucionet dhe entet publike të vendit, për të bërë vlerësimin e situatave emergjente mbi të cilat bazohet Plani Kombëtar i Emergjencave Civile dhe organizon punën për freskimin e tij në mënyrë periodike;
- ndjek në vazhdimësi situatën e mbrojtjes nga zjarri dhe gjendjen e emergjencave civile në të gjithë territorin e vendit, në rajon dhe më gjerë dhe planifikon masa vepruese ndaj tyre ;
- planifikon fonde për studime nga entet publike për parandalimin dhe përballimin e emergjencave civile;
- në çdo 6 muaj përgatit raport për gjendjen e përgjithshme të planifikimit dhe përballimit të emergjencave civile;
- i siguron Komitetit Ndërmnistror të Emergjencave Civile të gjitha të dhënat e nevojshme për situatat emergjente, për rreziqet që paraqesin, si dhe mundësitë për mbështetje materiale të operacioneve për përballimin e emergjencave civile;
- planifikon dhe përcakton rregullat e përdorimit të burimeve, financiare e materiale, në rastet e emergjencave civile ;
- bashkërendon punën e institucioneve qendrore me organet e qeverisjes vendore për përballimin e emergjencave civile ;
- bashkërendon organizimin dhe pajisjen e strukturave, aktive dhe mbështetëse, të shërbimit të emergjencave civile;

- kërkon të dhëna për përballimin e emergjencave civile, duke komunikuar drejtpërdrejtë me strukturat, e përhershme dhe të përkohshme, të shërbimit të emergjencave civile në nivel qendror, në nivel qarku dhe bashkie e komune ;
- organizon, zbaton dhe monitoron sistemin e të dhënave në nivel kombëtar për situatat e emergjencave civile ;
- lidh marrëveshje me shoqata dhe organizma, që ofrojnë asistencë për realizimin e detyrave të planit, për përballimin e emergjencave civile dhe për krijimin e rezervave;
- organizon dhe drejton konferenca, seminare dhe workshope për personelin e shërbimit të emergjencave në nivel kombëtar, rajonal dhe vendor;
- përpunon dhe ndjek programet e edukimit publik dhe të trajnimit të strukturave, shtetërore dhe jo shtetërore në fushën e mbrojtjes civile ;
- udhëzon strukturat përgjegjëse për mënyrën e sensibilizimit dhe të ndërgjegjësimit të opinionit publik për emergjencat civile dhe mbrojtjen nga zjarri;
- bashkërendon punën për vlerësimin e dëmeve të shkaktuara, si dhe riaftësimin nga fatkeqësitë natyrore ose nga fatkeqësi të tjera, në përputhje me aktet, ligjore dhe nënligjore, përkatëse;
- kontrollon zbatimin e masave; mbrojtëse dhe parandaluese, për përballimin e rasteve të emergjencave civile dhe mbrojtjes nga zjarri, pranë subjekteve, shtetërore dhe private, në të gjithë territorin e vendit;
- kontrollon mënyrën e përdorimit të burimeve, materiale e financiare, që vihen në dispozicion nga buxheti i shtetit ose nga organe të tjera shtetërore, për rastet e emergjencave civile, për organet, qendrore dhe vendore;
- kontrollon shpërndarjen dhe mënyrën e përdorimit të mallrave rezervë emergjente, në përputhje me Planin Kombëtar të Emergjencave Civile, si dhe me aktet, ligjore dhe nënligjore, në fuq;
- organizon grupe ndërministrorë monitorimi për mënyrën e menaxhimit të sistemit të emergjencave civile;
- nën drejtimin e DPEC-së në Ministrinë e Punëve të Brendshme, krijohet dhe funksionon Komisioni Teknik Këshillimor (në vijim KTK), i cili këshillon për parandalimin, gatishmërinë, përgjigjen dhe riaftësimin ndaj emergjencave civile dhe krizave në rastet kur nuk/është shpallur gjendja e emergjencës civile;
- KTK-ja kryesohet nga drejtori i Përgjithshëm i Emergjencave Civile dhe në përbërje përfaqësues të ministrive, strukturave në varësi të tyre dhe institucioneve dhe ka përgjegjësi:
 - a) të shqyrtojë strategjitë, politikat dhe programet në fushën e mbrojtjes civile, shëndetit publik, pasurisë, vlerave kulturore dhe mjedisit rrethues nga ndikimet e emergjencave civile;
 - b) të përgatisë dhe të zhvillojë programe edukimi për strukturat e emergjencave dhe publikun e gjerë në fushën e mbrojtjes civile;
 - c) të shqyrtojë dokumentin e vlerësimit të rreziqeve, si dhe të vlerësojë mundësitë për përballimin e tyre;
 - c) të shqyrtojë planet për përballimin e emergjencave civile, të përgatitura nga institucionet shtetërore dhe jo shtetërore, si dhe të rekomandojë përfshirjen e tyre në Planin Kombëtar të Përballimit të Emergjencave Civile;

- d) t'u propozojë institucioneve të përfaqësuara në KTK, sipas fushës së tyre të përgjegjësisë, masat për parandalimin, gatishmërinë, përgjigjen dhe riaftësimin ndaj emergjencave civile dhe krizave.
- Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile (DPEC) në Ministrinë e Punëve të Brendshme, nëpërmjet Qendrës Kombëtare Operacionale të Emergjencave Civile (QKOEK), drejton dhe komandon në mënyrë të përqendruar të gjitha kapacitetet njerëzore dhe logjistike të parashikuara në planet e përballimit të emergjencave civile.

DPEC, si pjesë përbërëse e strukturës së Ministrisë së Brendshme e së fundmi si institucion varësie i Ministrisë së Mbrojtjes, nuk ka patur një rregullore të brendshme të funksionimit të saj, si strukturë e veçantë që ka menaxhuar emergjencat civile të vendit. Ajo ka ushtruar kompetencat në përputhje me rregulloren dhe aktet ligjore dhe nënligjore që rregullojnë fushën e veprimtarisë së Ministrisë së Brendshme dhe së fundi Ministrisë së Mbrojtjes, ku këtu duhet theksuar së në rregulloren e Ministrisë së Brendshme nuk përshkruhet asnjë veprimtari e DPEC. Rregullorja është e miratuar me Urdhrin nr. 146, datë 31.07.2013 të Ministrit të Brendshëm, "Për miratimin e rregullores së brendshme të Ministrisë së Brendshme" dhe vetëm në nenin 11 përcaktohet DPEC si pjesë e drejtorive të kësaj ministrie e konkretisht:

Neni 11

Drejtoritë në Ministrinë e Brendshme

Drejtoritë qendrore të Ministrisë së Brendshme janë:

- a. Departamenti i Administratës Publike;
- b. Drejtoria e Përgjithshme e Politikave të Zhvillimit dhe Integritetit;
- c. Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile;
- d. Drejtoria e Përgjithshme e Gjendjes Civile;
- e. Drejtoria e Auditimit të Brendshëm;
- f. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve Mbështetëse;
- g. Drejtoria e Përgjithshme e Inspektimit të Çështjeve të Sigurisë e Standardeve
- h. Drejtoria për Shtetësinë dhe refugjatet
- i. Drejtoria e Zhvillimit të Prokurimeve të Përqendruara
- j. Shërbimi i Kontrollit të Brendshëm

Edhe së fundmi AKMC nuk ka rregullore të miratuar ku sipas ligjit rregullorja për metodat e brendshme të punës dhe për sjelljen e personelit të AKMC-së, në nivel qendror dhe vendor, miratohet nga ministri, me propozimin e drejtorit të Përgjithshëm të AKMC-së.

Gjithashtu DPEC në veprimtarinë e saj ka pasur bashkëpunim e marrëdhënieve me institucionet qendrore, ministritë kryesisht por, edhe drejtoritë qendrore që lidhen me çështje të emergjencave civile, sikurse dhe në planin vertikal, atë të marrëdhënieve me institucionin e prefektit dhe bashkitë, apo me organizma të ndryshëm joqeveritare, ajo ka kërkuar që këto institucione të kryejnë detyrat e tyre për çështje të emergjencave civile, sikurse i kërkon ligji, apo dhe aktet nënligjore. Detyra që burojnë nga ligji janë planet e emergjencave të cilat i hartojnë, përkatësisht, ministritë, institucioni i prefektit të qarkut, njësitë e vetëqeverisjes vendore. Kjo, bazuar në nenin 11, 13 dhe 16 e ligjit nr. 8756, datë 26.03.2001 "Për emergjencat civile" e konkretisht:

Neni 11

Ministritë

1. Çdo ministër është përgjegjës për organizimin e planëzimit dhe të përballimit të emergjencave civile në veprimtarinë që ka në përgjegjësi.

2. Ministritë kryejnë këto detyra:

- a) Hartojnë planet për përgatitjen për emergjencë civile sipas llojit të veprimtarisë dhe të përgjegjësisë të tyre dhe i paraqesin këto në Ministrinë e Pushtetit Vendor për bashkërendim.
- b) Zbatojnë planet dhe përcaktojnë masat për parandalimin e fatkeqësive natyrore ose të fatkeqësive të tjera dhe të pasojave nga fatkeqësi të tilla në fushën e përgjegjësisë së tyre.
- c) Organizojnë trajnimin dhe arsimimin në fushën e veprimtarisë së tyre, në bashkërendim dhe këshillim me Departamentin e Planëzimit dhe të Përballimit të Emergjencave Civile.
- ç) Analizojnë gjendjen e planëzimit dhe të përballimit të emergjencave civile në fushën e përgjegjësisë së tyre dhe njoftojnë Departamentin e Planëzimit dhe Përballimit të Emergjencave Civile.

Neni 13

Prefekti

1. Prefekti është përgjegjës për planëzimin e emergjencave civile në qarkun përkatës.

2. Prefekti ka për detyrë:

- a) Të organizojë dhe të bashkërendojë punën për hartimin e planeve të përgatitjes për emergjencë civile në qark dhe për zbatimin e masave të mbrojtjes;
- b) Të grumbullojë dhe të përpunojë të dhënat e nevojshme nga bashkitë dhe komunat për zbatimin e detyrave të planëzimit dhe përballimit të emergjencave civile;
- c) Të ndjekë dhe të kërkojë nga organet vartëse skemat e lajmërimit dhe të funksionimit të tyre;
- ç) Të parashikojë burimet dhe rezervat e nevojshme materiale dhe financiare, për sistemimin e popullsisë në raste emergjence nga fatkeqësitë natyrore ose nga fatkeqësitë e tjera;
- d) Të realizojë organizimin, bashkërendimin dhe pajisjen e forcave operacionale;
- dh) Të ndjekë realizimin e detyrave për lehtësimin e efekteve të emergjencës civile dhe për organizimin e ndërhyrjes për të vepruar;
- e) Të ndjekë riaftësimin nga fatkeqësitë natyre ose nga fatkeqësitë e tjera;
- ë) Të analizojë gjendjen e planëzimit të emergjencave civile dhe të njoftojë Departamentin e Planëzimit dhe të Përballimit të Emergjencave Civile për emergjencat civile që ndodhin në qark;
- f) Të paraqesë kërkesë për ndihmë në qarqet fqinjë dhe në instancat qendrore nëse është e nevojshme.
- g) Të caktojë drejtuesin e operacionit për përballimin e emergjencës civile brenda qarkut të tij.

Gjithashtu si deklaron dhe vete DPEC ka pasur korrespondencë për çështje të emergjencave civile me prefekturat, bashkitë, institucionet shkencore IGJEUM, SHGJSH etj., e konkretisht:

- me SHGJSH që është në varësi të MIE, ka shkëmbyer periodikisht informacione lidhur me rrëshqitjet e tokës. Në korrespondencën me SHGJSH dërgohet nga ana e tyre çdo studim gjeologjik për zonat e kërkuara nga ana e DPEC në të cilat rrezikohen banesa, (si pjesë e bashkëpunimit me bashkitë), si dhe çdo studim tjetër i kryer nga SHGJSH në kuadër të objektivave të institucionit të tyre, sidomos për problematikat e rezervuarëve;
- me KESH, ka pasur shkëmbim periodik të dhënash në lidhje me nivelin e liqeneve, sasinë e prurjeve dhe shkarkimeve;
- me ARRSH ka pasur shkëmbime të vazhdueshme informacioni në lidhje me çështjet e rrjetit rrugor;

- me MIE ka pasur bashkëpunim në lidhje me furnizimin me energji elektrike të hidrovorëve dhe stacioneve të pompimit;
- me institucionin e prefektit nga ana e të cilit jepet informacion i hollësishëm si:
 - gjendja e digave, rezervuarëve, ujëmbledhësve dhe mekanizmave të shkarkimit të tyre;
 - gjendja e shërbimeve publike, të tilla si shkollat, qendrat publike, sistemi i ujësjellës-kanalizimeve dhe masat shitesë që duhet të marrin ndërmarrjet përkatëse;
 - gjendja teknike e stacioneve të pompimit të hidrovorëve dhe e rrjetit të furnizimit me energji elektrike të tyre;
 - gjendja e argjaturave të lumenjve e pritave malore që rrezikojnë zonat e banuara, objektet dhe tokat bujqësore;
 - gatishmëria dhe kapacitetet për kujdesin dhe dhënien e ndihmës mjekësore, si dhe krijimi i rezervave të nevojshme të medikamenteve mjekësore për rastet e situatave emergjente;
 - gjendja funksionale e sistemit rrugor kombëtar dhe rural;
 - rezervat e skorieve dhe të kripës së ndërmarrjeve kombëtare dhe rurale, si dhe shpërndarja e tyre, përgjatë segmenteve problematikë;
 - mirëmbajtja e çdo sistemi kullimi, e kanaleve të ujërave të larta, të dyta dhe të treta dhe kolektorëve të shkarkimeve, për të parandaluar përmytjet, nëpërmjet angazhimit maksimal të Bordeve të Kullimit në bashki.

Në përbërje të Ministrisë së Brendshme, Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile do të vazhdojë veprimtarinë e saj deri në fund të vitit 2017, pasi fusha e saj e veprimtarisë do të kalojë në varësi të Ministrisë së Mbrojtjes, me vendimin nr. 9, datë 12.01.2018 “Për një ndryshim në Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 501, datë 13.09.2017, “Për përcaktimin e fushës së përgjegjësisë shtetërore të Ministrisë së Mbrojtjes”. Ndërsa me Urdhrin e Kryeministrit nr. 47, datë 09.03.2018 “Për disa ndryshime dhe shtesa ne urdhrin nr. 94, datë 30.04.2010, të Kryeministrit, “Për miratimin e strukturës dhe të organikës së Ministrisë së Mbrojtjes dhe Shtabit të Përgjithshëm të Forcave të Armatosura”, të ndryshuar”, DPEC kaloi përfundimisht në varësi të Ministrisë së Mbrojtjes.

DPEC mbas një pune rreth një vit e gjysmë në varësi të Ministrisë së Mbrojtjes në zbatim të ligjit nr. 8756, datë 26.03.2001 “Për emergjencat civile” i cili u shfuqizua, u krijua Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile” në zbatim të ligjit nr. 45, datë 18.07.2019 “Për mbrojtjen civile”. Ligji i ri për mbrojtjen civile ishte një sintetizim i një eksperience disa vjeçare te emergjencave civile si dhe zbatimit të ligjit të vitit 2001, nëpërmjet të cilit u krijua institucioni i ri për mbrojtjen civile në vartësi të Ministrisë së Mbrojtjes. Me qëllim zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe realizimin e mbrojtjes civile për të garantuar mbrojtjen e jetës së njerëzve, të gjësë së gjallë, të pronës, të trashëgimisë kulturore e të mjedisit, nëpërmjet forcimit të sistemit të mbrojtjes civile. Gjithashtu nëpërmjet mbrojtjes civile synohet krijimi i kushteve për një shoqëri të aftë për të zvogëluar risqet e fatkeqësive, për të parandaluar, përgatitur, përballuar fatkeqësitë dhe për t’u rimëkëmbur, nëpërmjet një sistemi të integruar dhe efikas të mbrojtjes civile në Republikën e Shqipërisë.

Nëpërmjet krijimit të Agjencisë Kombëtare të Mbrojtjes Civile (AKMC) si institucion qendror në varësi të Ministrisë Mbrojtjes përgjegjës për mbrojtjen civile e cila përgjigjet për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile, në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë do të synohet forcimi i sistemit të mbrojtjes civile. AKMC-ja do të jetë autoriteti më i lartë koordinues, bashkërendues, drejtues, teknik, mbikëqyrës dhe kontrollues në fushën e

zvogëlimit të riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile. AKMC-ja do të organizohet si drejtori e përgjithshme në nivel qendror, ndërsa në nivel vendor, organizohet në bazë qarku, sipas qendrave të mbrojtjes civile.

Implementimi i plotë i ligjit nr. 45, datë 18.7.2019 “Për mbrojtjen civile” duhet të shoqërohet edhe me plotësimin etj., me aktet nënligjore përkatëse, ku afati i plotësimit të tyre është nga 6 muaj, në 1 vit dhe deri në 2 vjet çka do të thotë se një pjesë e veprimtarisë së AKMC do të realizohet në zbatim të legjislacionit të vjetër kur ai nuk bie në kundërshtim me atë të ri. Kështu, aktet nënligjore, të nxjerra në zbatim të ligjit nr. 8756, datë 26.03.2001, “Për emergjencat civile”, të ndryshuar, zbatohen për aq kohë sa nuk bien në kundërshtim me këtë ligj dhe shfuqizohen me nxjerrjen e akteve nënligjore në zbatim të këtij ligji.

Deri më tani janë nxjerrë dhe miratuar aktet nënligjore si më poshtë:

1. VKM nr. 741, datë 20.11.2019 “Për emërimin e Drejtorit të Përgjithshëm të Agjencisë Kombëtare të Mbrojtjes Civile”.
2. VKM nr. 747, datë 20.11.2019 “Për organizimin dhe funksionimin e Agjencisë Kombëtare të Mbrojtjes Civile”.
3. Është në proces puna për përgatitjen e projektvendimit “Për vërtetimin mbi riskun”.

Buxheti për DPEC-së si në rastin kur varësia e saj ka qenë nga Ministria e Brendshme ashtu dhe kur së fundmi është në varësi të Ministrisë Mbrojtjes me emërtimin e ri AKMC në bazë të ligjit nr. 45, datë 18.07.2019 “Për mbrojtjen civile” ai nuk ka qenë i ndarë më vete por ka qenë dhe është pjesë e buxhetit të ministrisë. DPEC dhe së fundmi AKMC si strukturë nuk ka patur por edhe nuk ka llogari më vete bankare po ashtu dhe buxhet për të kryer pagesat e punonjësve si dhe pagesa të ndryshme për shpenzime në funksion të veprimtarisë saj, të gjitha ato kryheshin nga Ministria e Brendshme dhe së fundmi këto kryhen e vazhdojnë të kryhen nga administrata e Ministrisë së Mbrojtjes.

Strukturat e DPEC si dhe së fundmi të AKMC janë të miratuara si më poshtë:

- DPEC

1. Urdhër nr. 70, datë 07.05.2015 “Për miratimin e strukturës dhe organikës së Ministrisë së Brendshme”

Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile	13
Drejtor	1
Drejtoria e Planifikimit dhe Koordinimit të Emergjencave Civile	6
Drejtor	1
Specialist III b	2
Specialist IV a	3
Drejtoria e Operacionale e Drejtimit – Komandimit të Emergjencave Civile	6
Drejtor	1
Specialist III b	5

2. Urdhër nr. 162, datë 05.10.2017 “Për miratimin e strukturës dhe organikës së Ministrisë së Brendshme”

Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile	13
Drejtor II a	1
Drejtoria e Planifikimit dhe Koordinimit të Emergjencave Civile	6
Drejtor II b	1
Specialist III b	2
Specialist IV a	3

Drejtoria e Operacionale e Drejtim – Komandimit të Emergjencave Civile	6
Drejtor II b	1
Specialist III b	5

3. Urdhër nr. 47, datë 09.03.2018 “Për disa ndryshime dhe shtesa në Urdhrin nr. 94, datë 30.04.2010 të Kryeministrit “Për miratimin e strukturës dhe organikës së Ministrisë së Mbrojtjes dhe Shtabit të Përgjithshëm të Forcave të Armatosuar” të ndryshuar

Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile	13
Drejtor II a	1
Drejtoria e Planifikimit dhe Koordinimit të Emergjencave Civile	6
Drejtor II b	1
Specialist III b	2
Specialist IV a	3
Drejtoria e Operacionale e Drejtim – Komandimit të Emergjencave Civile	6
Drejtor II b	1
Specialist III b	5

- *Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile*

Siç e përmendëm më lart në mënyrë të herëpashershme dhe krahasuese, me miratimin e ligjit nr. 45, datë 18.07.2019 “Për mbrojtjen civile”, Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile (DPEC) u shndërrua në Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile (AKMC) dhe mbas rreth 6 muajsh del struktura e saj me Urdhrin e Kryeministrit nr. 27, datë 03.02.2020 “Për miratimin e strukturës dhe të organikës së Agjencisë Kombëtare të Mbrojtjes Civile” çka ka krijuar mundësi për fillimin e plotësimit të kësaj strukture, me personel, sipas drejtorive. Agjencia ka në strukturën e saj 6 drejtori kryesore me sektorët përkatës, sikurse dhe 3 sektorë në varësi të drejtpërdrejtë të drejtorit të Përgjithshëm të agjencisë, gjithashtu do të ketë dhe 4 drejtori rajonale në të gjithë vendin. Personeli i agjencisë është në total 106 persona, përfshirë personelin në agjenci dhe atë rajonal i cili nuk është plotësuar deri më tani çka nënkupton dhe mos kryerjen e plotë të veprimtarisë së saj kështu konkretisht punonjës faktikë në AKMC janë:

- Drejtor i Përgjithshëm i AKMC: **1 (një)**;
- Drejtor i Drejtorisë së Gatishmërisë dhe Koordinimit të Përgjigjes Emergjente: **1 (një)** (i transferuar me urdhër Ministrit Mbrojtjes nga Shtabi i Përgjithshëm i Forcave të Armatosura për ne AKMC);
- Specialistë që janë transferuar nga DPEC, në AKMC: **8 (tetë)**;
- Specialistë të transferuar me urdhër të Ministrit Mbrojtjes nga drejtori të ndryshme në Ministrinë e Mbrojtjes në AKMC: **5 (pesë)**;
- **Gjithsej 15 (pesëmbëdhjetë) punonjës nga 106 punonjës që ka struktura;**
- Sipas të dhënave priten të jenë pjesë e AKMC, me kontratë edhe **25 (njëzet e pesë)** specialistë të cilët deri më tani nuk janë bërë pjesë e saj;
- Gjithashtu drejtoritë rajonale nuk janë krijuar.

Për sa më sipër mund të themi se DPEC ka patur mangësi në personel në bazë të detyrave që i ngarkonte ligji por gjithashtu edhe së fundmi të njëjtën gjë mund të themi edhe për AKMC e cila nuk është plotësuar me specialistë. DPEC ka patur mungesa stafi dhe kapaciteti për të menaxhuar fatkeqësi natyrore të përmasave të mëdha. Mungesa e personelit ka krijuar nevojën e ndryshimit sepse gjatë këtyre viteve ka pasur një nevojë gjithnjë në rritje për një shtim të kapaciteteve administrative, teknike dhe financiare të DPEC-së. Ndryshimet e mëdha të ndodhura, nevoja e ngritjes së një sistemi funksional e të integruar për zvogëlimin e riskut nga

fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile dhe nevoja për anëtarësimin sa më të shpejtë në mekanizmin e mbrojtjes civile të Bashkimit Evropian duhet të kishin bërë imediate rritjen e kapaciteteve të DPEC-së, me qëllim përmbushjen e detyrave dhe të përgjegjësisë të saj, gjë e cila është plotësuar në kontekstin e ri të krijuar e të reflektuar duke planifikuar rritjen e numrit të specialistëve në AKMC. Megjithatë siç është theksuar dhe më lart edhe ky institucion nuk është plotësuar me numrin e nevojshëm të punonjësve çka do të sillte më shpejt përfshirjen e strukturave të saj në zbatimin e kompetencave ligjore të ngarkuara nga ligji i ri i mbrojtjes civile. Kështu është përcaktuar që pranë AKMC-së të krijohet dhe funksionojë baza e të dhënave të humbjeve nga fatkeqësitë, ku institucionet publike dhe private janë të detyruara të bashkëpunojnë me Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile, dhe t'i japin të dhënat që shërbejnë për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile gjë e cila nuk është realizuar si pasojë e afateve ligjore të përcaktuara në ligj por edhe të mungesës së personelit, kështu sipas ligjit të ri kemi disa përcaktime si më poshtë;

LIGJ

Nr. 45/2019

PËR MBROJTJEN CIVILE

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

KUVENDI

I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

KREU I

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Qëllimi dhe objekti

1. Ky ligj ka për qëllim zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe realizimin e mbrojtjes civile për të garantuar mbrojtjen e jetës së njerëzve, të gjësë së gjallë, të pronës, të trashëgimisë kulturore e të mjedisit, nëpërmjet forcimit të sistemit të mbrojtjes civile.
2. Ky ligj rregullon funksionimin e sistemit të mbrojtjes civile, duke përcaktuar përgjegjësitë e institucioneve dhe të strukturave të këtij sistemi, bashkëpunimin ndërkombëtar, të drejtat dhe detyrimet e shtetasve dhe të subjekteve private, edukimin, trajnimin dhe inspektimin.

Neni 2

Misioni

Mbrojtja civile synon krijimin e kushteve për një shoqëri të aftë për të zvogëluar risqet e fatkeqësive, për të parandaluar, përgatitur, përballuar fatkeqësitë dhe për t'u rimëkëmbur, nëpërmjet një sistemi të integruar dhe efikas të mbrojtjes civile në Republikën e Shqipërisë.

Neni 22

Ministritë dhe institucionet qendrore

1. Çdo ministër dhe drejtues institucioni qendror është përgjegjës për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile, brenda fushës së përgjegjësisë shtetërore apo të kompetencave të tyre.
2. Ministritë dhe institucionet qendrore kanë këto detyra:
 - a) hartojnë, miratojnë dhe përditësojnë planin për emergjencat civile, sipas fushës së përgjegjësisë shtetërore dhe e dërgojnë atë në Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile për qëllime analize dhe planifikimi;

b) planifikojnë buxhet vjetor për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile, sipas fushës së përgjegjësisë së tyre shtetërore. Për ministrinë përgjegjëse për mbrojtjen civile, mbrojtjen, punët e brendshme, transportin, infrastrukturën, bujqësinë, shëndetësinë, energjetikën, arsimin, mjedisin dhe kulturën, planifikimi buxhetor duhet të jetë nga 2 % deri në 4 % e totalit të buxhetit vjetor;

c) organizojnë dhe mirëmbajnë sistemet e monitorimit, të paralajmërimit të hershëm, të njoftimit dhe të alarmit në fushën e veprimtarisë së tyre;

ç) brenda 2 vjetëve nga hyrja në fuqi e këtij ligji, krijojnë bazën e të dhënave të humbjeve nga fatkeqësitë në fushën e përgjegjësisë së tyre, të cilën e mirëmbajnë, e përditësojnë, si dhe shkëmbejnë informacione me AKMC-në;

d) informojnë në mënyrë të vazhdueshme AKMC-në lidhur me aktivitetet e ndryshme në fushën e zvogëlimit të riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile;

dh) analizojnë gjendjen ekzistuese të kapaciteteve administrative, teknike dhe financiare për mbrojtjen civile, me qëllim përmirësimin e vazhdueshëm të tyre dhe informojnë të paktën një herë në vit AKMC-në për to;

e) kryejnë vlerësimin e humbjeve nga fatkeqësitë, sipas fushës së përgjegjësisë;

ë) angazhojnë të gjitha kapacitetet që disponojnë për përballimin e fatkeqësive.

3. Përveç detyrimit për sigurimin e fondeve financiare dhe alokimin e tyre në kohë, për ndërhyrjen me forca, mjete dhe detyrimet që i lindin si pasojë e fushës së përgjegjësisë shtetërore, është e nevojshme që në raste fatkeqësish:

a) ministria përgjegjëse për mbrojtjen civile të angazhohet në mënyrë të pandërprerë për mbrojtjen e jetës së njerëzve, për operacionet e shpërndarjes së ndihmave humanitare dhe, nëpërmjet AKMC-së, të koordinojë e të bashkërendojë të gjitha veprimet e forcave operacionale, të mbajë kontakte me qendrat ndërkombëtare të informimit në raste fatkeqësish (si dhe me shërbimet homologe të vendeve të tjera, të administrojë donacionet financiare të akorduara për emergjencat civile dhe fatkeqësitë, të krijojë sasinë e nevojshme me mallra ushqimore e industriale për zonat e prekura);

b) ministria përgjegjëse për punët e brendshme të dislokojë forca dhe mjete pranë zonave të prekura, si dhe të koordinojë veprimet e tyre;

c) ministria përgjegjëse për infrastrukturën dhe energjinë të marrë masa për kalueshmërinë pa ndërprerje të akseve rrugore kombëtare, të monitorojë prurjet në ujëmbledhësit e hidrocentraleve, me qëllim parandalimin e pasojave që mund të vijnë nga shkarkimet e detyruara nga hidrocentralet, të sigurojë furnizimin pa ndërprerje me energji elektrike të hidrovorëve dhe të zonave të prekura, të monitorojë dhe të eliminojë pasojat nga fatkeqësitë në miniera ose të shkaktuara nga hidrokarburet;

ç) ministria përgjegjëse për bujqësinë dhe bashkitë mbajnë në gatishmëri infrastrukturën e ujitjes, të kullimit, të mbrojtjes nga përmytja dhe digat e rezervuarëve në administrim të tyre, si dhe sigurimin e bazës ushqimore të gjësë së gjallë, me qëllim parandalimin e humbjeve;

d) ministria përgjegjëse për shëndetësinë duhet të ketë në gatishmëri spitalet rajonale dhe të sigurojë funksionimin normal të qendrave shëndetësore të njësive të vetëqeverisjes vendore, shërbimin e urgjencës mjekësore, duke siguruar edhe rezervat e nevojshme të personelit mjekësor dhe të medikamenteve mjekësore dhe furnizimin e plotë të zonave të prekura;

dh) ministria përgjegjëse për mjedisin, pyjet, kullotat dhe zonat e mbrojtura mjedisore, në bashkëpunim me strukturat e varësisë së saj, të marrë masa dhe të asistojë teknikisht në përballimin e fatkeqësive natyrore;

e) Ministria e Mbrojtjes angazhon Forcat e Armatosura dhe kapacitetet e tjera të saj, me qëllim mbrojtjen e jetës së njerëzve, të gjësë së gjallë, të pronës, të trashëgimisë kulturore dhe të

mjedisit;

ë) ministria përgjegjëse për trashëgiminë kulturore angazhohet dhe bashkërendon punën me institucionet e specializuara të varësisë, për zbatimin e masave për parandalimin dhe mbrojtjen e pasurisë kulturore në rastet e fatkeqësive.

f) ministria përgjegjëse për arsimin merr çdo masë për vijimin pa ndërprerje të procesit arsimor.

4. Çdo ministri ka pozicione pune deri në nivel sektori për mbrojtjen civile, përbërja dhe detyrat e të cilëve miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit.

Neni 23

Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile

1. Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile (AKMC) është person juridik publik qendror, në varësi të ministrit përgjegjës për mbrojtjen civile dhe përgjigjet për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile, në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë.

2. Agjencia ka flamurin, stemën dhe uniformën e saj, të cilat miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit.

3. AKMC-ja ushtron autoritet koordinues, bashkërendues, drejtues, teknik, mbikëqyrës dhe kontrollues në fushën e zvogëlimit të riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile.

4. AKMC-ja organizohet si drejtori e përgjithshme në nivel qendror, ndërsa në nivel vendor organizohet në bazë qarku, sipas qendrave të mbrojtjes civile në qark.

5. Me përjashtim të drejtorit të Përgjithshëm të AKMC-së, nëpunësit e AKMC-së, në nivel qendror dhe vendor, gëzojnë statusin e nëpunësit civil. Marrëdhëniet e punës së nëpunësve të AKMC-së, në nivel qendror dhe vendor, rregullohen sipas legjislacionit për statusin e nëpunësit civil. Marrëdhëniet e punës së punonjësve administrativë të AKMC-së, në nivel qendror dhe vendor, rregullohen sipas dispozitave të Kodit të Punës.

6. AKMC-ja ushtron këto detyra kryesore:

a) zbaton politikën e Këshillit të Ministrave në fushën e zvogëlimit të riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile;

b) zbaton drejtimet strategjike dhe objektivat e përcaktuar nga ministria përgjegjëse për mbrojtjen civile;

c) koordinon dhe bashkërendon punën për hartimin e Strategjisë Kombëtare për Zvogëlimin e Riskut nga Fatkeqësitë, Planit Kombëtar për Emergjencat Civile dhe vlerësimin e riskut nga fatkeqësitë në nivel qendror;

ç) bashkëpunon me organizmat ndërkombëtarë dhe organizatat homologe ndërkombëtare në kuadër të mbrojtjes civile dhe të zvogëlimit të riskut nga fatkeqësitë;

d) planifikon fonde për marrjen e masave parandaluese dhe rehabilituese ndaj fatkeqësive, në infrastrukturën e dëmtuar, si edhe veprimtari të tjera në fushën e mbrojtjes civile, kriteret dhe procedurat e akordimit të cilave përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave;

dh) krijon dhe zbaton metodologjinë për hartimin e planeve për emergjencat civile;

e) promovon format, metodologjitë, mënyrat racionale për grumbullimin, regjistrimin, përpunimin dhe shpërndarjen e informacionit mbi fatkeqësitë;

ë) nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Trajnimeve për Mbrojtjen Civile, kryen trajnimet e strukturave shtetërore, të subjekteve private e vullnetare;

f) përgatit programin e trajnimit të strukturave të mbrojtjes civile, në nivel qendror dhe vendor;

g) lidh marrëveshje me organizata jofitimprurëse ose subjekte të tjera juridike, brenda dhe jashtë vendit, në lidhje me mbrojtjen civile;

gj) kryen inspektimin për zbatimin e dispozitave të këtij ligji për mbrojtjen civile për institucionet dhe strukturat shtetërore dhe subjektet private.

7. Organizimi dhe funksionimi i AKMC-së, si dhe detyrat e tjera të saj përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit.

8. Struktura dhe organika e AKMC-së, në nivel qendror dhe vendor, miratohen me urdhër të Kryeministrit, me propozimin e ministrit.

9. Rregullorja për metodat e brendshme të punës dhe për sjelljen e personelit të AKMC-së, në nivel qendror dhe vendor, miratohet nga ministri, me propozimin e drejtorit të Përgjithshëm të AKMC-së.

Neni 28

Prefekti i qarkut

1. Prefekti i qarkut ka rol parësor në zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile në nivel qarku.

2. Përveç detyrave të përcaktuara në ligjin për prefektin e qarkut, prefekti i qarkut ka dhe këto detyra:

a) të kthejë buxhetin e vitit pasardhës të bashkive brenda territorit administrativ të tij, në rast se nuk janë planifikuar fondet buxhetore për marrjen e masave për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile, sipas parashikimeve të nenit 65 të këtij ligji;

b) brenda 2 vjetëve nga hyrja në fuqi e këtij ligji, kryen vlerësimin e risqeve në territorin e qarkut përkatës, duke hartuar dhe miratuar dokumentin e vlerësimit të riskut nga fatkeqësitë në nivel qarku, i cili i dërgohet Agjencisë Kombëtare të Mbrojtjes Civile për qëllim analizimi dhe planifikimi;

c) koordinon veprimtarinë e organeve, institucioneve dhe strukturave që veprojnë në nivel qarku, me qëllim zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile dhe pas ezaurimit të të gjitha kapaciteteve brenda qarkut për përballimin e emergjencës civile ose fatkeqësisë, i kërkon ndihmë për ndërhyrje Agjencisë Kombëtare të Mbrojtjes Civile;

ç) bashkëpunon me bashkitë për realizimin e vlerësimit të riskut nga fatkeqësitë në qark, si dhe për informimin e publikut e të komunitetit të rrezikuar nga fatkeqësitë në lidhje me to;

d) harton, miraton dhe përditëson Planin për Emergjencat Civile në qark dhe e dërgon në Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile për qëllim analizimi dhe planifikimi;

dh) grumbullon dhe përpunon të dhënat e nevojshme nga bashkitë dhe strukturat e tjera që veprojnë në nivel qarku, për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile, si dhe informon në mënyrë të vazhdueshme Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile;

e) siguron funksionimin e sistemit të monitorimit, paralajmërimit të hershëm, njoftimit dhe alarmit në territorin e qarkut dhe informon në kohë komunitetin e rrezikuar, prefektët e qarqeve fqinje, si dhe Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile për fatkeqësitë në territorin e qarkut;

ë) merr masat e nevojshme për përballimin dhe lehtësimin e pasojave nga fatkeqësitë;

f) koordinon shpërndarjen e asistencës ndërkombëtare në rastet e fatkeqësive në nivel qarku;

g) përcakton prioritetet për nevojat e Agjencisë Kombëtare të Mbrojtjes Civile, investimet emergjente të nevojshme në nivel qarku, me qëllim parandalimin, mbrojtjen dhe rehabilitimin nga fatkeqësitë;

gj) brenda 2 vjetëve nga hyrja në fuqi e këtij ligji, krijon bazën e të dhënave të humbjeve nga fatkeqësitë në nivel qarku, të cilën e mirëmban dhe e përditëson, si edhe shkëmben informacione me Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile dhe, sipas rastit, me prefektët e qarqeve fqinje;

h) koordinon forcat operationale në nivel qarku në rastet e fatkeqësive dhe cakton drejtuesin e operacionit në nivel qarku;

i) bashkëpunon me bashkitë e qarkut dhe me prefektët e qarqeve fqinje, në zbatim të detyrave

që lidhen me zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile, me qëllim bashkimin e kapaciteteve të tyre për trajtimin e çështjeve të përbashkëta në këtë fushë;

j) angazhon kapacitetet brenda qarkut për përballimin e situatave të krijuara nga fatkeqësitë, si edhe qytetarët, sipas përcaktimeve të nenit 26 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë;

k) në rast emergjence civile apo fatkeqësie, ka për detyrë të realizojë përhapjen dhe shkëmbimin e informacionit me AKMC-në, njësitë e vetëqeverisjes vendore dhe prefektët e qarqeve të tjera të prekura ose të rrezikuara, si dhe të promovojë e të koordinojë marrjen e masave të nevojshme për përballimin e situatës, monitorimin dhe zbatimin e shërbimeve urgjente, aktivizimin e institucioneve dhe administratave për ndërhyrje specifike;

l) kontrollon zbatimin e masave të marra nga bashkitë e qarkut për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile;

ll) i drejton kërkesë për mbështetje AKMC-së, sipas kërkesës së bërë nga bashkitë.

Nga auditimi, përgjigjet e pyetësorëve dhe bashkëbisedimi me specialist dhe ekspertë të fushë të cilët kanë dhënë opinionet e tyre në fushën e emergjencave dhe mbrojtjes civile rezulton se:

- Agjencia Kombëtare e Emergjencave Civile siç është theksuar edhe me lart nuk është vënë plotësisht në efikasitet e cila me sa duket do të vijojë, deri sa të vihen në funksion institucionet e reja sipas ligjit të ri për “Mbrojtjen Civile”, që ka hyrë në fuqi gjatë vitit 2019 si dhe aktet nën ligjore që e plotësojnë atë të cilat kanë afat maksimal deri në fund të 2021;
- në shtator të vitit 2017, qeveria, me një vendim të posaçëm, vendosi që të kalojë njësinë e emergjencës civile nga Ministria e Brendshme, në Ministrinë e Mbrojtjes, pasi ushtria është pjesëmarrësi kryesor në rast emergjence, gjë e cila nuk u shoqërua me logjistikën përkatëse;
- Agjencia e Mbrojtjes Civile nuk është plotësuar me personel si dhe nuk janë krijuar strukturat në katër rajone të vendit;
- Agjencia për Mbrojtjen Civile mund të ishte në varësi të Këshillit të Ministrave për të rritur kompetencat e saj dhe të kishte në varësi rezervat e shtetit, Drejtorinë e Koordinimit dhe Planifikimit, që në përbërje të tyre kanë logjistikën, buxhetin dhe zyrën juridike. Një organizim i tillë mund të sigurojë një funksionim vertikal të përgjegjësisë në rast fatkeqësie si dhe një reagim të menjëhershëm, si në operacione, edhe në kërkim-shpëtim, sepse sipas ligjit në fuqi, Agjencia e Mbrojtjes Civile nuk e ka një funksion të tillë, nuk ka përgjegjësi operacionale direkte, por vetëm “koordinuese”;
- institucionet e emergjencës civile të vendit i kanë kushtuar më shumë rëndësi reagimit dhe më pak komponentëve të tjerë, kështu nuk janë të harmonizuara midis tyre reduktimi i rreziqeve nga fatkeqësitë dhe mbrojtja civile ku të dyja i përkasin njëra-tjetrës sepse më shumë i jepet përparësi mbrojtjes civile, kur duhet të merren së bashku në mënyrë që të rritet qëndrueshmëria ndaj fatkeqësive;
- institucionet e reja të Mbrojtjes Civile do të ngrihen nga donatorët. “Ngritja dhe vënia në funksion e tyre kërkon një periudhë së paku dyvjeçare, pasi kërkon aftësi dhe burime financiare”. “Shqipëria, tashmë anëtare e Mbrojtjes Civile Evropiane, ka marrëveshje rajonale dhe është në studimet globale të Bankës Botërore dhe Kombeve të Bashkuara për reduktimin e rreziqeve nga fatkeqësitë”, ky bashkëpunim u vërtetua në tërmetin e 26 nëntorit, ku me qindra ekspertë huaj i erdhën vendit në ndihmë;
- Sistemi i Mbrojtjes Civile në Shqipëri përbëhet nga struktura të përhershme e të përkohshme në nivel qendror, në nivel prefekturë dhe bashkie. Janë rreth 20 institucione e agjenci në nivel qendror dhe rreth 15 organizata në dy nivelet e tjera, të

cilat aktivizohen në mënyrë të rregullt me problemet e mbrojtjes civile. Në çdo nivel ka gjithashtu të paktën një strukturë të përkohshme si, Komiteti Ndërmnistror në nivel qendror dhe Komitetet e Emergjencave Civile në dy nivelet e tjera. Përveç strukturave shtetërore, ka me dhjetëra OJQ që veprojnë në këtë fushë. Pushteti lokal nuk ka burime njerëzore të afta dhe fonde. Në nivel kombëtar, Këshilli i Ministrave (KM) aprovon strategjitë, politikat, planet dhe programet që lidhen me Mbrojtjen Civile. Aktualisht, Ministria e Mbrojtjes zbërthen politikat në plane dhe i ekzekuton ato gjatë situatës së emergjencës. Drejtoria e Përgjithshme e Emergjencave Civile në varësi të Ministrisë së Mbrojtjes ishte institucioni kyç për menaxhimin e fatkeqësive. Ajo bashkëpunonte me institucionet dhe agjencitë qendrore, të përfshira në emergjencat civile dhe monitoron gjendjen e emergjencës në të gjithë territorin e Shqipërisë, pasi ka patur në varësi edhe Qendrën Operacionale Kombëtare për Emergjencat Civile që luan një rol të pazëvendësueshëm në të gjitha fazat e menaxhimit të emergjencave civile. Me gjithë përmirësimet në kapacitetet e institucioneve shtetërore të përfshira, përvoja e deritanishme e menaxhimit të emergjencave civile ka evidentuar vështirësinë për të “bërë bashkë” dhe koordinuar gjithë aktorët e përfshirë. Duke qenë se Drejtoria e Emergjencës Civile, së fundmi Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile duke qenë në varësi ministri, e kufizon atë në ushtrimin e një roli të fortë koordinues ndaj institucioneve të tjera;

- për emergjencat dhe mbrojtjen civile, buxheti i shtetit është burimi kryesor financiar për planifikimin dhe menaxhimin e emergjencave civile, ndërsa ministritë e tjera detyrohen të kenë një buxhet vjetor për emergjencat. Janë katër lloj buxhetesh për emergjencat: buxheti për emergjencat i MM, buxheti për emergjencat i pushtetit lokal, buxheti i rialokuar (për emergjencat) i ministrive të linjës dhe “Fondi rezervë” i Qeverisë. Pjesa dërrmuese e fondit të këtyre lloj buxheteve është e alokuar për parapërgatitje dhe masat e rimëkëmbjes post-emergjencë. Në buxhetet e ministrive të linjës të dedikuara për zhvillim e trajnim, ka gjithashtu fonde. Megjithatë, në përgjithësi, burimet financiare, të dedikuara për Mbrojtjen Civile janë shumë të kufizuara, sidomos në nivel pushteti lokal;
- edhe sipas specialistëve të ndryshëm theksohet se duhet me urgjencë strategjia e re dhe plani i veprimit sepse plani kombëtar për emergjencat civile është i vitit 2004, ndërkohë që qeveria shqiptare nuk i ka përmbushur detyrimet nga Konferenca e Sendait për Reduktimin e Fatkeqësive dhe detyrimet për anëtarësim që kërkon përafrim të strategjisë kombëtare. Vendi ynë ndoshta është ndër të vetmet vende me rrezikun më të lartë nga fatkeqësitë natyrore në Evropë, por që nuk ka një strategji kombëtare për këtë qëllim të përditësuar dhe me plan veprimi. Strategjia në fuqi është e vitit 2004 dhe nuk u përgjigjet nevojave të kohës. Sipas këtij plani, çdo ministri duhet të ketë një njësi për emergjencën civile pasi, fatkeqësitë natyrore në vendi tonë janë të llojeve të ndryshme që i përfshijnë të gjitha ministritë e linjës. Gjithashtu, prefekturat dhe bashkitë duhet të kenë njësi të emergjencës me një trupë të specializuar me disa persona në përbërje të cilëve duhet të ishin inxhinierë, gjeologë dhe burime të tjera njerëzore të afta për të përballuar situata të tjera fatkeqësive, në përgjithësi, këto njësi nuk funksionojnë, as në ministri dhe as në pushtetin lokal, ose në rastet kur janë ngritur, përfaqësohen nga persona jo kompetentë.

Gjithashtu nga auditimi dhe përgjigjet e pyetësorëve rezulton se me gjithë punën e bërë nga DPEC dhe së fundmi AKMC në mungesë të kapaciteteve dhe personelit rezulton se ka patur disa mangësi në drejtim të:

- mungesës të dhënave për mbrojtjen e deteve nga ndotjet nga nafta ose lëndë të rrezikshme e të menjëhershme me pretendimin “...ligji nr. 45/2019 “Për Mbrojtjen Civile”, Plani Kombëtar për emergjencat civile dhe “Vlerësimi i rreziqeve”, nuk i përfshijnë mbrojtjen e deteve nga ndotjet, pra nuk janë fushë përgjegjësie e Agjencisë Kombëtare për Mbrojtjen Civile” për të cilat mendojmë se duhet të ishin sepse:
 - ❖ në detyrat e përcaktuara për ministritë të cilat janë referuar më sipër DPEC dhe së fundmi AKMC ka detyrimin, “.....të koordinojë e të bashkërendojë të gjitha veprimet e forcave operacionale.....”;
 - ❖ qëllimi i mbrojtjes civile është përveç të tjerave është dhe mbrojtja e mjedisit.
 - ❖ ka marrëdhënie me prefekturat të cilat janë përgjegjëse për shkallën 2 të ndotjes nëpërmjet koordinimit të veprimeve në rastet e ndotjeve të parashikuara në vendimin nr. 480, datë 25.07.2012 “Për reagimin ndaj ndotjeve detare në Republikën e Shqipërisë” ;
 - ❖ kryesisht ndotjet të analizuara në këtë material kanë qenë të shkallës 2 e cila sipas të dhënave rezulton të ketë ndodhur më së shumti;
 - ❖ në bazën ligjore mbi përgjegjësitë dhe detyrimet e institucioneve të përmendura në plan sipas vendimit nr. 480, datë 25.07.2012 “Për reagimin ndaj ndotjeve detare në Republikën e Shqipërisë” është edhe ligji nr. 8756, datë 26.3.2001 “Mbi emergjencat civile”, i ndryshuar si dhe Plani kombëtar për emergjencat civile, i miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 835, datë 03 dhjetor 2004.
- mos marrjes së masave konkrete për ndryshimin sipas emërtimeve të reja të ministrive të fushës së përgjegjësisë tyre për emergjencat dhe mbrojtjen civile sipas llojit të veprimtarisë e fushave që mbulojnë me pretendimin se ato përcaktohen në ligjin nr. 8756, datë 26.3.2001, “Për Emergjencat Civile”, në nenin 11 të tij janë të përcaktuara detyrat e ministrive, lidhur me emergjencat civile si dhe në ligjin nr. 45/2019 “Për mbrojtjen civile” në nenin 22 janë të përcaktuara detyrimet e ministrive dhe institucioneve qendrore për çështje të mbrojtjes civile. Por sa është pranuar rezulton se në Planin Kombëtar për emergjencat civile miratuar me VKM nr. 835, datë 03.12.2004 janë të përcaktuara baza ligjore, funksionet dhe detyrat e institucioneve, përkatësisht nga faqja 90 deri në faqen 100 të tij por emërtimet e ministrive dhe fushat e tyre janë sipas vitit 2004 dhe këtu duhet të theksohet se kanë kaluar rreth 16 vite dhe emërtimet e ministrive dhe fushat e tyre kanë ndryshuar shumë;
- argumentimi që për mbrojtjen e deteve nga ndotjet nuk kemi strategji, pasi ekzistenca e tyre është fushë përgjegjësie e strukturave të tjera si: Qendra Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD) dhe Qendrës Kombëtare të Kërkim Shpëtimit (QKKSH), të cilat nga ana e tyre përgatisin strategji, politika për strukturat e tyre të varësisë për mbrojtjen e deteve nga ndotjet, mendojmë që nuk qëndron sepse këto institucione nuk përgatisin strategji e aq më tepër për mbrojtjen civile;
- legjislacioni i menaxhimit dhe monitorimit të mbrojtjes civile dhe kryesisht hartimi i ligjit të ri nr. 45/2019 ka mundësuar përafrimin me disa Direktiva të Komisionit Evropian për mbrojtjen civile, gjë e cila është në vazhdimësi e konkretisht si:
 - Direktiva 2008/114/EC e Këshillit, datë 8 dhjetor 2008 “Për identifikimin dhe përcaktimin e infrastrukturave kritike evropiane dhe vlerësimin e nevojës për të përmirësuar mbrojtjen e tyre” , disa nene të saj;
 - Direktiva 2007/60/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 23 Tetor 2007 “Për vlerësimin dhe menaxhimin e riskut të përmbytjeve”, disa nene të saj; Direktiva

2012/18/EU e Parlamentit Evropian dhe Këshillit të datës 4 Korrik 2012 “Mbi kontrollin e rreziqeve të aksidenteve të mëdha që përfshijnë substanca të rrezikshme, duke ndryshuar dhe më pas duke shfuqizuar Direktivën e Këshillit 96/82 / EC” (Direktiva Seveso) etj.;

- Direktiva 98/10 / BE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 26 shkurtit 1998 “Mbi aplikimin e ofrimit të rrjetit të hapur (ONP) në telefoninë zanore dhe në shërbimin universal për telekomunikacionin në një mjedis konkurrues”;
- Vendimi i Këshillit të 23 tetorit 2001 “Krijimi i një Mekanizmi të Mbrojtjes Civile për të lehtësuar bashkëpunimin e përforcuar në ndërhyrjet e asistencës për mbrojtjen civile (2001/792/EC, Euratom)”;
- Vendim i Këshillit i datës 29 korrik 1991 “Për futjen e një numri të vetëm Evropian të thirrjeve emergjente (91/396 / EEC)”;
- Vendim Nr. 1313/2013/KE i Parlamentit Evropian dhe i Këshillit, datë 17 dhjetor 2013 "Për Mekanizimin e BE-së për Mbrojtjen Civile";
- Vendimi Zbatues i Komisionit, datë 16 tetor 2014, "Për përcaktimin e rregullave për zbatimin e Vendimit nr. 1313/2013/BE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit për Mekanizmin e BE-së për Mbrojtjen Civile dhe për shfuqizimin e Vendimeve të Komisionit 2004/277/KE, Euratom dhe 2007/606/KE, Euratom" (njoftuar me dokumentin C(2014) 7489) (Tekst kuptimi i të cilit lidhet me ZEE-në) (2014/762/BE);
- DPEC së fundmi AKMC në funksionin që ka bashkëpunon me institucionet dhe strukturat e sistemit të mbrojtjes civile në nivel qendror e vendor, të cilat nga ana e tyre hartojnë planet e emergjencave planëzimin e emergjencave dhe mbrojtjes civile por ato nuk kanë paraqitur të gjitha këto plane në këtë institucion;
- DPEC së fundmi AKMC ka disa marrëveshje të lidhura me shoqata dhe organizata që ofrojnë asistencën e tyre në planëzimin dhe përballimin e emergjencave e mbrojtjes civile si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme si:
 - Memorandumi i Mirëkuptimit, për Kuadrin Institucional të Iniciativës për Gatishmërinë, dhe Parandalimin e Fatkeqësive për Evropën Juglindore (DPPI SEE);
 - Marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Bosnje Hercegovinës dhe qeverive të vendeve të tjera anëtare të Iniciativës së Gatishmërisë dhe Parandalimit të Fatkeqësive për Evropën Juglindore (DPPI SEE) mbi marrëveshjet e vendit pritës për Sekretariatit e Iniciativës së Gatishmërisë dhe Parandalimit të Fatkeqësive për Evropën Juglindore;
 - Marrëveshje midis qeverive të vendeve pjesëmarrëse të Bashkëpunimit Ekonomik të Detit të Zi (BEDZ) mbi bashkëpunimin në ndihmën dhe përgjigjen ndaj situatave emergjente në fushën e fatkeqësive natyrore dhe ato të shkaktuara nga dora e njeriut, ratifikuar me ligjin nr. 10372, datë 10.2.2011, në të cilën janë pjesëmarrës 12 shtete anëtarë;
 - Marrëveshje ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës së Austrisë mbi ndihmën e ndërsjellët në rast të katastrofave ose të fatkeqësive të mëdha, nënshkruar më 27.1.2010, hyrë në fuqi më 1.7.2011;
 - Memorandum Mirëkuptimi ndërmjet Ministrisë së Brendshme të Republikës së Shqipërisë dhe Ministrisë së Sigurisë së Bosnjë dhe Hercegovinës për menaxhimin e katastrofave, nënshkruar në Bruksel, më 14.5.2013, hyrë në fuqi datën e nënshkrimit;
 - Marrëveshja midis Ministrisë së Brendshme të Republikës së Shqipërisë dhe Ministrisë së Rendit Publik të Republikës së Greqisë për bashkëpunimin midis

shërbimeve zjarrfikëse të tyre, nënshkruar në Janinë në 27 maj 2006. Marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës së Kroacisë për ndihmën reciproke në rast fatkeqësive dhe aksidenteve të mëdha, nënshkruar më 07.10.2011, hyrë në fuqi më 28.9.2012;

- Memorandum mirëkuptimi për bashkëpunimin në fushën e mbrojtjes nga fatkeqësitë natyrore dhe ato teknologjike midis Drejtorisë së Përgjithshme të Emergjencave Civile në Ministrinë e Brendshme të Republikës së Shqipërisë dhe Drejtorisë Kombëtare të Mbrojtjes dhe Shpëtimit të Republikës së Kroacisë, nënshkruar më 23.02.2010, hyrë në fuqi datën e nënshkrimit;
 - Marrëveshja me Malin e Zi “Për bashkëpunimin dhe ndihmë të ndërsjellët në situatat emergjente” e cila është nënshkruar në mbledhjen e përbashkët midis dy qeverive në 03.07.2018;
 - Memorandum mirëkuptimi midis Ministrisë së Punëve të Brendshme të Republikës së Shqipërisë, Drejtorisë së Policisë së Mbrojtjes nga Zjarri dhe Shpëtimit dhe Ministrisë së Brendshme të Republikës Çeke, Drejtorisë së Shërbimit Zjarrfikës dhe Shërbimit në fushën bashkëpunimit në fushën e përgatitjes dhe lehtësimit ndaj fatkeqësisë. Nënshkruar 13.10.2015;
 - Për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme, AKMC nuk ka marrëveshje, pasi pretendon se nuk janë në fushën e saj të përgjegjësisë.
- DPEC së fundmi AKMC nuk paraqet shumë raporte të kontrollit dhe inspektimit për zbatimin e masave mbrojtëse dhe parandaluese në rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme në institucionet shtetërore megjithëse pranon se pas çdo inspektimi, grupi që ka kryer inspektimin informon përmes memove titullarin e ministrisë, ndërsa për arsye të ristrukturimit, së fundmi AKMC nuk ka kryer inspekte.
- në DPEC së fundmi AKMC janë të evidentuara dhe të paraqitura studime të cilat përfshijnë parashikimin, parandalimin dhe shmangien e pasojave të fatkeqësive natyrore ose të fatkeqësive të tjera të kryera nga subjekte të ndryshme, kështu ka pasur shumë studime të përgatitura në vite në të cilat DPEC së fundmi AKMC ka bashkëpunuar ngushtësisht me subjektet shtetërore apo private për përgatitjen e tyre ku disa prej tyre janë:
1. Vlerësimi i prekshmërisë dhe kapaciteteve në nivel lokal. Autor DFID. 2004;
 2. Disaster Risk Reduction Capacity Assessment Report/Raporti i Vlerësimit të Kapaciteteve të Reduktimit të Riskut të Fatkeqësive. PNUD. Prill 2011;
 3. Studimi Vlerësimi i Riskut të Përmbytjeve dhe Menaxhimi. Plani i Menaxhimit të Riskut të Përmbytjeve për Basenin e Drinit dhe Bunës. Autor McDonald. Financuar nga Global Facility for Disaster Risk Reduction/GFDRR. Shtator 2012;
 4. Albania Hydrometeorological Monitoring and Warning Center at IGEWE. Concept of Operations. Qendra e monitorimit dhe paralajmërimit hidrometeorologjik të Shqipërisë në IGEWE. Koncepti i Operacioneve. Fabio Castelli, Konsulent Ndërkombëtar në Ministrinë e Brendshme të Shqipërisë. Shkurt 2012;
 5. Raporti. “Armët e Shkatërrimit në Masë/ Menaxhimi i Pasojave dhe Përgatitja ndaj Fatkeqësive” i mundësuar me mbështetjen e Komandës Amerikane në Evropë. Korrik 2014;
 6. Probleme të dala nga monitorimi i ujërave nëntokësore në basenet kryesore ujëmbajtëse të Shqipërisë me përparësi zonat urbane dhe turistike dhe rekomandimet përkatëse. Autori SHGJSH. 2015;

7. Plani për krijimin e Sistemit të Informacionit për Rrezikun ndaj Fatkeqësive. Banka Botërore, 2015;
 8. Raporti “Analiza e Menaxhimit të Fatkeqësive në Shqipëri” i mundësuar nga Përfaqësia e OSBE-së në Shqipëri. 2017;
 9. Post Disaster Risk Assessment/Raporti i Vlerësimit të Nevojave pas Fatkeqësive, Prill 2015. Përgatitur nga ekspertët shqiptarë dhe mbështetur nga ekspertë të BE, BB dhe OKB;
 10. Dëmet e shkaktuar nga fatkeqësitë natyrore në Shqipëri. Autor REC, 2018.
- DPEC së fundmi AKMC nuk ka patur planë për rishikimin, përditësimin dhe përmirësimin e Planit Kombëtar për Përballimin e Emergjencave Civile, megjithëse në aktet nënligjore të ligjit nr. 45, datë 18.07.2019 “Për mbrojtjen civile” është parashikuar miratimi i Planit Kombëtar për Emergjencat Civile, çka nënkupton një përditësim të planit ekzistues, por në përputhje me vizionin dhe kërkesat e ligjit të ri;
 - DPEC së fundmi AKMC nuk ka të dhëna për hartimin e planeve të plotësimit, rishikimit, përditësimit dhe përmirësimit të rezervave të emergjencave dhe mbrojtjes civile, në përputhje me Planin Kombëtar të Emergjencave Civile, por me hartimin e Planit të ri Kombëtar për Emergjencat Civile, i cili midis të tjerash ka në fokus praktikitetin për të gjitha fazat e ciklit të emergjencave, pra shërben si një mjet praktik për bashkërendimin e aktiviteteve dhe detyrimet e të gjitha strukturave sipas situatave kjo do të rishikohet;
 - në përgjigjet e dhëna megjithëse është punuar nuk ka të dhëna të plota nga DPEC së fundmi AKMC për krijimin, përbërjen dhe funksionimin e Komisionit Teknik Këshillimor (KTK), i cili këshillon për parandalimin, gatishmërinë, përgjigjen dhe riaftësimin ndaj emergjencave civile dhe krizave në rastet kur nuk/është shpallur gjendja e emergjencës civile kjo sipas ministrive përkatëse (me emërtime e vjetra e reja);
- ishte
- Ministria e Punëve të Brendshme;
 - Ministria e Mbrojtjes;
 - Ministria e Punëve të Jashtme;
 - Ministria e Financave;
 - Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës;
 - Ministria e Energjisë dhe Industrisë;
 - Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Rural dhe Administrimit të Ujërave;
 - Ministria e Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes;
 - Ministria e Arsimit dhe Sportit;
 - Ministria e Shëndetësisë;
 - Ministria e Mjedisit;
 - Ministria e Zhvillimit Urban;
 - Ministria e Mirëqenies Sociale dhe Rinisë;
 - Ministria e Drejtësisë;
 - Ministria e Kulturës;
 - Ministria e Integritimit Evropian;
 - Ministri i Shtetit për Inovacionin dhe Administratën Publike;
 - Ministri i Shtetit për Çështjet Vendore;
 - Drejtoria e Policisë së Shtetit;
 - Drejtoria e Koordinimit me Prefekturat;

- Drejtoria e Përgjithshme e Rezervave Materiale të Shtetit;
- Drejtoria e Policisë për Mbrojtjen nga Zjarri dhe Shpëtimin;
- Instituti i Gjeoshkencave, Energjisë, Ujit dhe Mjedisit;
- Shërbimi Gjeologjik Shqiptar;
- Instituti i Shëndetit Publik;
- Instituti i Fizikës Bërthamore;

Është

- Ministër për Evropën dhe Punët e Jashtme
- Ministër i Mbrojtjes
- Ministër i Brendshëm
- Ministër i Financave dhe Ekonomisë
- Ministër i Infrastrukturës dhe Energjisë
- Ministër i Arsimit, Sportit dhe Rinisë
- Ministër i Drejtësisë
- Ministër i Kulturës
- Ministër i Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural
- Ministër i Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale
- Ministër i Zhvillimit Urban
- Ministër i Shtetit për Diasporën
- Ministër Shteti për Mbrojtjen e Sipërmarrjes
- Ministër i Shtetit për Marrëdhëniet me Parlamentin
- Drejtoria e Policisë së Shtetit;
- Drejtoria e Koordinimit me Prefekturat;
- Drejtoria e Përgjithshme e Rezervave Materiale të Shtetit;
- Drejtoria e Policisë për Mbrojtjen nga Zjarri dhe Shpëtimin;
- Instituti i Gjeoshkencave, Energjisë, Ujit dhe Mjedisit;
- Shërbimi Gjeologjik Shqiptar;
- Instituti i Shëndetit Publik;
- Instituti i Fizikës Bërthamore

sepse nga përgjigja e tyre rezulton se në vitin 2015 është realizuar një mbledhje e KTK-së, në datën 29.12.2015. Në vitin 2016 KTK-ja ka qenë i mbledhur gjatë gjithë vitit sepse është marrë me përgatitjen e Studimit “Menaxhimi i Fatkeqësive në Shqipëri, analiza e mangësive”. Në këtë kuadër janë zhvilluar tre seminare, respektivisht i datave 18-22.04.2016, 20-24.06.2016, dhe 31.10-4.11.2016. Në vitin 2016, arritjen shumë të rëndësishme të punës së KTK-së ishte Përgatitja e studimit “Menaxhimi i Fatkeqësive në Shqipëri, analiza e mangësive”. Sipas vlerësimeve të ekspertëve të huaj ky raport është në fakt më shumë se sa një vlerësim i riskut të fatkeqësive pasi ka analizuar edhe masat zbutëse, mangësitë dhe rekomandimet për të ardhmen. Ndërsa bazuar detyrimeve që rrjedhin nga ligji nr. 45/2019 “Për mbrojtjen Civile” është në proces hartimi i aktit nënligjor për krijimin e Komitetit të Mbrojtjes Civile si organi më i lartë, i përhershëm, përgjegjës për zbatimin e politikave për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile në Republikën e Shqipërisë, komitet që zëvendëson Komisionin Teknik Këshillimor (KTK);

- nga të dhënat e DPEC së fundmi AKMC se nëse në të gjitha ministritë që kanë përfaqësues në KKECK, janë ngritur dhe funksionojnë zyrat e informacionit dhe menaxhimit të emergjencave civile dhe krizave rezulton se, në zbatim të vendimit nr. 965, datë 02.12.2015

“Për bashkëpunimin ndërinstitucional të strukturave të drejtimit, në rastet e emergjencave civile dhe krizave”, ka patur informacionin se në ministritë përkatëse deri në shtator 2017 disa zyra (ZIMEK) ishin ngritur, por pas miratimit të strukturave të reja në ministritë e linjës, jemi informuar se këto zyra janë zëvendësuar me këshilltarë për emergjencat pranë kabinetit të Ministrit;

- DPEC së fundmi AKMC nuk ka të dhëna nëse ka hartuar, përpunuar dhe zbatuar, programe e kurikula të arsimimit dhe të trajnimit në fushën e emergjencave dhe mbrojtjes civile kjo dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme e menjëhershme, pasi plotësimi me personel i AKMC është në proces dhe në strukturën e saj është parashikuar të jetë Sektori (Qendra) Kombëtare e Trajnimit për Mbrojtjen Civile, Edukimit dhe Vullnetarizmit, i cili do të ketë midis të tjerash dhe hartimin e kurikulave dhe programeve në fushën e mbrojtjes civile;
- DPEC së fundmi AKMC nuk ka të raporte, analiza dhe informacione të kontrollit mënyrës përdorimit të burimeve, materiale e financiare, që vihen në dispozicion nga buxheti i shtetit ose nga organe të tjera shtetërore, për rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile me pretendimin se DPEC ka qenë strukturë në varësi të institucionit qendror dhe në këtë kuptim të gjitha procedurat financiare janë drejtuar, menaxhuar nga Drejtoria e Financave të institucionit qendror, ndërsa me plotësimin e strukturës së re të AKMC-së e cila është në proces, menaxhimi financiar do të kryhet nga drejtoria përkatëse, sikurse është parashikuar dhe sektori i inspektimit në varësi të drejtorit të përgjithshëm të AKMC-së;
- DPEC së fundmi AKMC nuk ka hartuar, përpunuara dhe zbatuar, plane masash konkrete për sensibilizimin e opinionit publik dhe për ndërgjegjësimin e tij rreth emergjencave e mbrojtjes civile, por në kuadër të programit PRO NEWS, të financuar nga BE, së bashku me Delegacionin e BE-së në Shqipëri dhe partnerët ka zhvilluar në qytetet e Tiranës, Shkodrës dhe Vlorës aktivitete për rritjen e ndërgjegjësimit mbi zvogëlimin e riskut nga përmbytjet dhe komunitetet e tyre si përfituesit e këtyre aktiviteteve. Ndërsa sa pranohet me plotësimi i strukturës së AKMC-së e cila është në proces, është parashikuar ngritja e Drejtorisë së Edukimit, Trajnimit dhe Teknologjisë së Informacionit, si dhe Sektori (Qendra) Kombëtare e Trajnimit të Mbrojtjes Civile, Edukimit dhe Vullnetarizmit. Me funksionimin e saj do të ketë dhe programe trajnimi përfshirë dhe ato të sensibilizimit të opinionit publik;
- DPEC së fundmi AKMC nuk ka sistem të dhënash statistikore se si menaxhon, organizon dhe monitoron në nivel kombëtar dhe vendor për emergjencat dhe mbrojtjes civile sepse këto të dhëna statistikore nëse edhe në formatin e paplotësuar nuk paraqiten megjithëse sipas tyre rezulton se Qendra Kombëtare e Emergjencave Civile realizon mbledhjen sistematike të dhënave rreth humbjeve nga fatkeqësitë (DesInventar). Nëpërmjet kësaj qendre bëhet hedhja e të dhënave në mënyrë manuale nëpërmjet sistemit DesInventar, të cilat raportohen në Sistemin e Monitorimit të Kuadrit Sendai. Gjithashtu, kjo qendër mbledh dhe përpunon të gjithë informacionin për situatat reale apo të mundshme të emergjencave civile. Ajo është në kontakt të vazhdueshëm me punonjësit e emergjencave civile dhe qendrat operationale të institucioneve dhe strukturave të tjera. Ajo kryen veprime/procedura në të gjitha situatat e emergjencave, përkatësisht të shkallës së ulët; të shkallës së mesme; të shkallës së lartë.

Përveç, kësaj sa është cituar dhe më lart qendra ka raporte ditore dhe raporte për ngjarje të ndryshme.

Me ligjin e ri, AKMC është në proces ristrukturimi dhe është parashikuar që përveç Sektorit GIS, IT dhe Publikimit, Drejtorinë e Edukimit Trajnimit dhe Teknologjisë është

parashikuar edhe Drejtoria e Rehabilitimit Rimëkëmbjes dhe Kompensimit nga Fatkeqësitë me Sektorin e Bazës së të Dhënave, të Humbjeve nga Fatkeqësitë dhe i Statistikave, të cilat do të kenë objekt të tyre edhe risqet mbi TIK.

Gjetje

Me gjithë punën e bërë dhe reformat e ndërmarra nga institucionet shtetërore sistemi i menaxhimit të emergjencave dhe mbrojtjes civile mbrojtjes si dhe në mbrojtje të mjedisit, u konstatuan disa mangësi:

- ✘ në inkurajimin e një kulture të mbrojtjes civile, që mundëson reduktimin e riskut për një diapazon të gjerë fatkeqësish duke përfshirë të gjithë aktorët/faktorët e interesuar;
- ✘ strategjitë dhe planet përkatëse vuajnë mungesën e mekanizmave zbatuese, ndërsa krijimi i kapaciteteve ka mbetur prapa për shkak të qasjeve të ndryshme sektoriale dhe angazhimit të pamjaftueshëm të një numri institucioneve shtetërore, por edhe të varësisë ende të lartë nga mbështetja e huaj;
- ✘ nuk është krijuar asnjëherë si departament Departamenti i Planëzimit dhe Përballimit të Emergjencave Civile;
- ✘ në hartimin dhe freskimin e Planit Kombëtar për Përballimin e Emergjencave Civile në bashkëpunimin me institucionet e tjera;
- ✘ në hartimin e planeve për plotësimin dhe freskimin e rezervave të emergjencave civile, në përputhje me Planin Kombëtar të Emergjencave Civile;
- ✘ në menaxhimin e sistemit të mbrojtjes civile dhe bashkërendimin e strukturave, shtetërore dhe jo shtetërore, që lidhen me to;
- ✘ në përgatitjen, ndjekjen dhe zbatimin e akteve nënligjore për planifikimin dhe përballimin emergjencave civile;
- ✘ në bashkërendimin e punën me institucionet qendrore me organet e qeverisjes vendore për përballimin e emergjencave civile ;
- ✘ në kërkimin e të dhëna për përballimin e emergjencave civile, duke komunikuar drejtpërdrejtë me strukturat, e përhershme dhe të përkohshme, të shërbimit të emergjencave civile në nivel qendror, në nivel qarku dhe bashkie e komune ;
- ✘ në organizimin, zbatimin dhe monitorimin e sistemit të dhënave në nivel kombëtar për situatat e emergjencave civile ;
- ✘ në përpunimin dhe ndjekjen e programeve të edukimit publik dhe të trajnimit të strukturave, shtetërore dhe jo shtetërore në fushën e mbrojtjes civile ;
- ✘ në udhëzimin e strukturave përgjegjëse për mënyrën e sensibilizimit dhe të ndërgjegjësimit të opinionit publik për emergjencat civile dhe mbrojtjen nga zjarri;
- ✘ në kontrollin e zbatimit të masave; mbrojtëse dhe parandaluese, për përballimin e rasteve të emergjencave civile dhe mbrojtjes nga zjarri, pranë subjekteve, shtetërore dhe private, në të gjithë territorin e vendit;
- ✘ në kontrollin e mënyrës përdorimit të burimeve, materiale e financiare, që vihen në dispozicion nga buxheti i shtetit ose nga organe të tjera shtetërore, për rastet e emergjencave civile, për organet, qendrore dhe vendore;
- ✘ në kontrollin e shpërndarjes dhe mënyrës përdorimit të mallrave rezervë emergjente, në përputhje me Planin Kombëtar të Emergjencave Civile, si dhe me aktet, ligjore dhe nënligjore, në fuq;

- ✖ në organizimin e grupeve ndërmministrore të monitorimit për mënyrën e menaxhimit të sistemit të emergjencave civile;
- ✖ në drejtimin dhe komandimin në mënyrë të përqendruar të gjitha kapacitetet njerëzore dhe logjistike të parashikuara në planet e përballimit të emergjencave civile;
- ✖ DPEC, si pjesë përbërëse e strukturës së Ministrisë së Brendshme e së fundmi si institucion varësie i Ministrisë së Mbrojtjes, nuk ka patur një rregullore të brendshme të funksionimit të saj;
- ✖ AKMC nuk ka rregullore të miratuar ku sipas ligjit rregullorja për metodat e brendshme të punës dhe për sjelljen e personelit të AKMC-së, në nivel qendror dhe vendor, miratohet nga ministri, me propozimin e drejtorit të Përgjithshëm të AKMC-së;
- ✖ AKMC nuk është plotësisht në efikasitet, deri sa të vihen në funksion institucionet e reja sipas ligjit të ri për “Mbrojtjen Civile”, që ka hyrë në fuqi gjatë vitit 2019 si dhe aktet nën ligjore që e plotësojnë atë të cilat kanë afat maksimal deri në fund të 2021;
- ✖ buxheti për DPEC-së si në rastin kur varësia e saj ka qenë nga Ministria e Brendshme ashtu dhe kur së fundmi është në varësi të Ministrisë Mbrojtjes me emërtimin e ri AKMC në bazë të ligjit nr. 45, datë 18.07.2019 “Për mbrojtjen civile” ai nuk ka qenë i ndarë më vete por ka qenë dhe është pjesë e buxhetit të ministrisë së linjës;
- ✖ numri i punonjësve të DPEC të miratuar sipas strukturës dhe organikës së Ministrisë së Brendshme ka qenë shumë i ulët krahasuar me detyrat e ngarkuara nga ligji;
- ✖ mbas rreth 6 muajsh nga krijimi i AKMC del struktura e saj e cila në total është 106 punonjës dhe deri më sot ka 15 punonjës ose me mangësi prej 91 punonjësish;
- ✖ AKMC nuk ka krijuar 6 drejtori kryesore me sektorët përkatës dhe 3 sektorë në varësi të drejtpërdrejtë të drejtorit të Përgjithshëm të agjencisë, gjithashtu nuk ka krijuar edhe 4 drejtori rajonale në të gjithë vendin;
- ✖ në mungesën e të dhënave për mbrojtjen e deteve nga ndotjet nga nafta ose lëndë të rrezikshme e të menjëhershme me pretendimin “....ligji nr. 45/2019 “Për Mbrojtjen Civile”, Plani Kombëtar për emergjencat civile dhe “Vlerësimi i rreziqeve”, nuk i përfshijnë mbrojtjen e deteve nga ndotjet, pra nuk janë fushë përgjegjësie e Agjencisë Kombëtare për Mbrojtjen Civile” për të cilat mendojmë se duhet të ishin sepse:
 - ❖ në detyrat e përcaktuara për ministritë të cilat janë referuar më sipër DPEC dhe së fundmi AKMC ka detyrimin, “.....të koordinojë e të bashkërendojë të gjitha veprimet e forcave operacionale.....”,
 - ❖ qëllimi i mbrojtjes civile është përveç të tjerave është dhe mbrojtja e mjedisit.
 - ❖ ka marrëdhënie me prefekturat të cilat janë përgjegjëse për shkallën 2 të ndotjes nëpërmjet koordinimit të veprimeve në rastet e ndotjeve të parashikuara në vendimin nr. 480, datë 25.07.2012 “Për reagimin ndaj ndotjeve detare në Republikën e Shqipërisë” ;
 - ❖ kryesisht ndotjet të analizuar në këtë material kanë qenë të shkallës 2 e cila sipas të dhënave rezulton të ketë ndodhur më së shumti;
 - ❖ në bazën ligjore mbi përgjegjësitë dhe detyrimet e institucioneve të përmendura në plan sipas vendimit nr. 480, datë 25.07.2012 “Për reagimin ndaj ndotjeve detare në Republikën e Shqipërisë” është edhe ligji nr. 8756, datë 26.3.2001 “Mbi emergjencat civile”, i ndryshuar.
- ✖ në marrjen e masave konkrete për ndryshimin sipas emërtimeve të reja të ministrive të fushës së përgjegjësisë tyre për emergjencat dhe mbrojtjen civile sipas llojit të veprimtarisë e fushave që mbulojnë;

- ✖ nuk janë paraqitur të gjitha planet e emergjencave dhe mbrojtjes civile nga institucionet dhe strukturat e sistemit të mbrojtjes civile në nivel qendror e vendor;
- ✖ DPEC së fundmi AKMC nuk paraqet shumë raporte të kontrollit dhe inspektimit për zbatimin e masave mbrojtëse dhe parandaluese në rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile për mungesa kapacitetesh ndërsa për arsye të ristrukturimit, së fundmi AKMC nuk ka kryer inspektime;
- ✖ DPEC së fundmi AKMC nuk ka plane për rishikimin, përditësimin dhe përmirësimin e Planit Kombëtar për Përballimin e Emergjencave Civile, megjithëse në aktet nënligjore të ligjit nr. 45 “Për mbrojtjen civile” është parashikuar miratimi i Planit Kombëtar për Emergjencat Civile, çka nënkupton një përditësim të planit ekzistues, por në përputhje me vizionin dhe kërkesat e ligjit të ri;
- ✖ DPEC së fundmi AKMC nuk ka të dhëna për hartimin e planeve të plotësimit, rishikimit, përditësimit dhe përmirësimit të rezervave të emergjencave dhe mbrojtjes civile, në përputhje me Planin Kombëtar të Emergjencave Civile, por me hartimin e Planit të ri Kombëtar për Emergjencat Civile, i cili midis të tjerash ka në fokus praktikitetin për të gjitha fazat e ciklit të emergjencave, pra shërben si një mjet praktik për bashkërendimin e aktiviteteve dhe detyrimet e të gjitha strukturave sipas situatave kjo do të rishikohet;
- ✖ nuk ka të dhëna të plota nga DPEC së fundmi AKMC për krijimin, përbërjen dhe funksionimin e Komisionit Teknik Këshillimor (KTK), i cili këshillon për parandalimin, gatishmërinë, përgjigjen dhe riaftësimin ndaj emergjencave civile dhe krizave në rastet kur nuk/është shpallur gjendja e emergjencës civile kjo sipas ministrive përkatëse (me emërtime e vjetra e reja);
- ✖ nga të dhënat e DPEC së fundmi AKMC rezulton se ka patur informacionin se në ministritë përkatëse deri në shtator 2017 disa zyra (ZIMEK) ishin ngritur, por pas miratimit të strukturave të reja në ministritë e linjës, këto zyra janë zëvendësuar me këshilltarë për emergjencat pranë kabinetit të Ministrit;
- ✖ DPEC së fundmi AKMC nuk ka të dhëna për hartimin, përpunimin dhe zbatimin e kurikulave të trajnimit në fushën e emergjencave dhe mbrojtjes civile;
- ✖ DPEC së fundmi AKMC nuk ka të raporte, analiza dhe informacione të kontrollit mënyrës përdorimit të burimeve, materiale e financiare, që vihen në dispozicion nga buxheti i shtetit ose nga organe të tjera shtetërore, për rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile;
- ✖ DPEC së fundmi AKMC nuk ka sistem të dhënash statistikore se si menaxhon, organizon dhe monitoron në nivel kombëtar dhe vendor për emergjencat dhe mbrojtjes civile sepse këto të dhëna statistikore nëse edhe në formatin e paplotësuar nuk paraqiten;

Konkluzion

- Përmirësimet ligjore kanë si qëllim t’iu sigurojë atyre të cilëve iu drejtohet një rregullim sa më të saktë dhe të kuptueshëm të problemit që shqyrtohet duke ju përmbajtur rregullimit objektiv të rrethanave, referuar karakteristikave të identifikueshme, duhet të përmbajnë shprehje të qarta dhe të sakta të drejtave dhe detyrimeve dhe të ofrojnë një zgjidhje të qëndrueshme, e cila duhet të jetë:
 - në përputhje me Kushtetutën e vendit;
 - në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare të ratifikuara dhe me angazhimet që rrjedhin nga pjesëmarrja e Shqipërisë në organizatat ndërkombëtare;
 - në përputhje me nocionet bazë të arsyes dhe logjikës;

- praktike;
- me sa më pak efekte të padëshirueshme anësore;
- në përputhja e të drejtës së brendshme me *acquis*-në e BE-së është një tjetër qëllim që duhet të mbahet parasysh;
- sa më efëcente nga pikëpamja e kostos, për sa i takon raportit mes qëllimit të legjislacionit dhe mënyrave që përdoren për ta arritur atë.
- Është shumë i rëndësishëm përmirësimi i sistemit të mbrojtjes civile sepse ai duhet të mundësojë në mënyrë të vazhdueshme dhe të përhershme dhe të këtë si objektiv:
 - përmirësimin e kuadrit ligjor dhe institucional për paralajmërimin e hershëm, menaxhimin e fatkeqësive dhe mbrojtjen civile;
 - zhvillimi i hartave të rrezikut nga fatkeqësitë sipas parashikimeve dhe Direktivës të BE-së por dhe përvojave të tyre me të mira;
 - rritjen e kapaciteteve për të monitoruar, parashikuar dhe paralajmëruar ngjarjet ekstreme edhe nëpërmjet shkëmbimit të informacionit dhe njohurive me partnerët;
 - nxitjes dhe zhvillimit të fushatave ndërgjegjësuere për popullatën dhe të sjelljes së duhur të tyre në rast emergjence;
 - qasjes ndaj mbështetjes së institucioneve evropiane;
 - rritjes së kapaciteteve në përgjigje në nivel kombëtar dhe rajonal si dhe bashkëpunimin midis kapaciteteve lokale-kombëtare në rastin e emergjencave;
 - forcimi i reduktimit të riskut ndaj fatkeqësive dhe menaxhimit të mbrojtjes civile;
 - rritjes kapaciteteve për planifikimin dhe menaxhimin e emergjencave në pushtetin vendor.
- Realizimi i mbrojtjes civile ka si qëllim zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë, për të garantuar mbrojtjen e jetës së njerëzve, të pronës, të gjësë së gjallë, të trashëgimisë kulturore dhe të mjedisit, nëpërmjet forcimit të sistemit të mbrojtjes civile. Mbrojtja civile ka si mision krijimin e kushteve për një shoqëri të aftë për të përballuar fatkeqësitë e ndryshme dhe për t'u rimëkëmbur, nëpërmjet ngritjes së një sistemi të integruar dhe efikas. Sepse nëpërmjet përmirësimit të funksionimit të sistemit të mbrojtjes civile, krijohet mundësi për të përcaktuar qartë përgjegjësitë e institucioneve dhe të strukturave të këtij sistemi, bashkëpunimin ndërkombëtar, të drejtat dhe detyrimet e shtetasve dhe të subjekteve private, edukimin, trajnimin dhe inspektimin.
- Përmirësimi i sistemit të mbrojtjes civile edhe nëpërmjet përshtatjes saj me standardet evropiane, krijon mundësi për:
 - zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë, nëpërmjet identifikimit të saktë, vlerësimit periodik dhe monitorimit të tij, duke zbutur pasojat negative të fatkeqësive, duke investuar në parandalimin e risqeve, duke intensifikuar bashkëpunimin e të gjitha subjekteve si dhe shkëmbimin e informacionit ndërmjet tyre, nëpërmjet parashikimit të masave, në funksion të realizimit të tij;
 - forcimin e sistemit të mbrojtjes civile, nëpërmjet krijimit të institucioneve me një autoritetet të lartë koordinues, bashkërendues, drejtues, teknik, mbikëqyrës dhe kontrollues në fushën e zvogëlimin të riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile në të gjithë vendin;
 - forcimin e kapaciteteve administrative, teknike dhe financiare të sistemit të mbrojtjes civile në tërësinë e tij, nëpërmjet përcaktimit më qartë të rolit dhe përgjegjësisë të gjithë aktorëve të këtij sistemi, në nivel qendror, në nivel qarku dhe në nivel vendor;
 - integrimin e prioriteteve, i qëllimeve dhe i objektivave të kuadrit “Sendai” për zvogëlimin e riskut të fatkeqësive, në politikat e qeverisjes në të gjitha nivelet,

veçanërisht nëpërmjet hartimit dhe implementimit të Strategjisë Kombëtare dhe strategjive vendore për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë, vlerësimeve të riskut nga fatkeqësitë dhe planeve të emergjencave civile në nivel qendror, në nivel qarku dhe në nivel vendor, si dhe masave të tjera;

- përmirësimin e edukimit për mbrojtjen civile, nëpërmjet përfshirjes së lëndëve përkatëse arsimore në nivelin arsimor parauniversitar;
 - përmirësimin e sistemit të paralajmërimit, monitorimit, njoftimit dhe alarmit, duke përcaktuar detyrat për institucionet përgjegjëse dhe subjektet private;
 - vendosjen e rregullave më të qarta të bashkëpunimit ndërkombëtar dhe atij ndërinstitucional në kuadër të asistencës ndërkombëtare dhe të procedurave përkatëse;
 - rritjen e rolit ndërkombëtar të Shqipërisë në fushën e zvogëlimit të riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile, nëpërmjet rolit më të madh dhe më aktiv të saj dhe përmbushjes së kontributeve në BE, NATO, OKB, OSBE etj.;
 - që çështja e zvogëlimit të riskut nga fatkeqësitë të jetë një çështje e secilit sikurse të gjithë shoqërisë, nëpërmjet rritjes së rolit të gjithë aktorëve shtetërorë, individëve dhe subjekteve private në zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile dhe nëpërmjet përcaktimit të drejtave e detyrave që ato kanë në këtë fushë;
 - planifikimin dhe realizimin sa më cilësor i masave strukturore dhe jostrukturore në fushën e zvogëlimit të riskut të fatkeqësive dhe mbrojtjes civile, me theks të veçantë te masat parandaluese nga fatkeqësitë dhe atyre rehabilituese në infrastrukturë;
 - zbatimin më i mirë i detyrave dhe i përgjegjësisë të gjithë aktorëve të sistemit të mbrojtjes civile, nëpërmjet sanksionimit të kundërvajtjeve administrative, zbatimi i të cilave do të kontrollohet nëpërmjet inspektimit që do të kryhet nga Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile.
- Është shumë e rëndësishme marrja e masave efikase në zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe realizimin e mbrojtjes civile për të garantuar mbrojtjen e jetës së njerëzve, të pronës, të trashëgimisë kulturore dhe të mjedisit, nëpërmjet forcimit të sistemit të mbrojtjes civile dhe rregullimit e funksionimit të sistemit të mbrojtjes civile, duke përcaktuar qartë përgjegjësitë e institucioneve dhe strukturave të këtij sistemi, bashkëpunimin ndërkombëtar, të drejtat dhe detyrimet e shtetasve dhe të subjekteve private, edukimin, trajnimin dhe inspektimin. Mbrojtja civile synon krijimin e kushteve për një shoqëri të aftë për të përballuar fatkeqësitë e ndryshme dhe për t'u rimëkëmbur, nëpërmjet ngritjes së një sistemi të integruar dhe efikas të mbrojtjes civile të vendit, në përputhje të plotë me parimet e:
- të drejtës për mbrojtje;
 - të drejtës informimit;
 - të drejtës përgjegjësisë;
 - të drejtës subsidiaritetit.
- Gjithashtu është shumë e rëndësishme përcaktimi i detyrave të institucioneve dhe strukturave, duke parashikuar në mënyrë të qartë përgjegjësitë e tyre për të gjitha fazat e menaxhimit të fatkeqësive; parandalimin, gatishmërinë, përgjigjen dhe rimëkëmbjen. Ku theks i veçantë duhet ti jepet detyrave në kuadër të zvogëlimit të riskut nga fatkeqësitë të cilat duhet të konsistojnë në rritjen e bashkëpunimit ndërmjet tyre, si dhe bashkëpunimin me Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile, kryerjen e vlerësimit të riskut të fatkeqësive, hartimin e planeve të emergjencave civile, krijimin e bazës së të

dhënave të humbjeve nga fatkeqësitë, sigurimin e funksionimit të sistemit të monitorimit, paralajmërimit të hershëm, njoftimit dhe alarmit, në territorin e tyre etj.

Rekomandime

- ✓ AKMC në bashkëpunim me Ministrinë e Mbrojtjes të marrë masa:
 - në përgatitjen e plotësimit me akte nënligjore të ligjit nr. 45, datë 18.07.2019 “Për mbrojtjen civile” si dhe ndjekjen e zbatimit të tyre për planifikimin dhe përballimin emergjencave civile;
 - në krijimin e drejtorive kryesore me sektorët përkatës, plotësimit me punonjës të agjencisë dhe krijimit të drejtorive rajonale;
 - të mundësojë koordinimin dhe dhënien e kontributeve në implementimin e suksesshëm të programeve dhe projekteve të ndryshme në fushën e zvogëlimit të riskut të fatkeqësive dhe mbrojtjes civile.
 - të mundësojë forcimin e kapaciteteve administrative, teknike dhe financiare të institucioneve qendrore dhe vendore me qëllim përmirësimin e mëtejshëm të cilësisë dhe sigurisë së jetës së qytetarëve;
 - të mundësojë forcimin e bashkëpunimit me institucionet ndërkombëtare dhe vendet e rajonit e më gjerë për zhvillimin e kapaciteteve të mbrojtjes civile dhe ndihmën e ndërsjellët në raste fatkeqësish;
 - të mundësojë rishikimin e planeve të emergjencave civile në 12 prefekturat e vendit dhe në çdo bashki;
 - të mundësojë hartimin e hartave të rrezikut dhe hartave shumë të rrezikshme të riskut;
 - të mundësojë bashkërendimin e punës për vlerësimin e dëmeve të shkaktuara dhe riaftësimin nga fatkeqësitë natyrore ose nga fatkeqësitë e tjera;
 - në organizimin, zbatimin dhe monitorimin e sistemit të dhënave në nivel kombëtar për situatat e emergjencave civile ;
 - në përpunimin dhe ndjekjen e programeve të edukimit publik dhe të trajnimit të strukturave, shtetërore dhe jo shtetërore në fushën e mbrojtjes civile ;
 - në udhëzimin e strukturave përgjegjëse për mënyrën e sensibilizimit dhe të ndërgjegjësimit të opinionit publik për emergjencat civile dhe mbrojtjen nga zjarri;
 - në kontrollin e zbatimit të masave mbrojtëse dhe parandaluese, për përballimin e rasteve të emergjencave civile, pranë subjekteve shtetërore dhe private, në të gjithë territorin e vendit;
 - në kontrollin e mënyrës përdorimit të burimeve, materiale e financiare, që vihen në dispozicion nga buxheti i shtetit ose nga organe të tjera shtetërore, për rastet e emergjencave civile, për organet, qendrore dhe vendore;
 - në kontrollin e shpërndarjes dhe mënyrës përdorimit të mallrave rezervë emergjente;
 - në organizimin e grupeve ndërminstrore të monitorimit për mënyrën e menaxhimit të sistemit të emergjencave civile;
 - në hartimin e rregullores brendshme të AKMC-së;
 - të paraqitjes së planeve të emergjencave dhe mbrojtjes civile nga institucionet dhe strukturat e sistemit të mbrojtjes civile në nivel qendror e vendor;

- ✓ AKMC në bashkëpunim më Ministrinë e Mbrojtjes të mundësojë pozicionimin e saj në mbrojtje të mjedisit e veçanërisht mjedisit detar nga ndotjet dhe ndotjet e menjëhershme në kuadër të bashkëpunimit me ministritë e institucionet e varësisë tyre dhe prefekturat;
- ✓ AKMC në bashkëpunim më Ministrinë e Mbrojtjes të marrë masa për ndryshimin e fushave të përgjegjësisë në lidhje me emergjencat dhe mbrojtjen civile sipas llojit të veprimtarisë e fushave që mbulojnë ministritë sipas emërtimeve të reja;
- ✓ AKMC në bashkëpunim më Ministrinë e Mbrojtjes të marrë masa për krijimin e strukturave të mbrojtjes civile pranë çdo ministrie sipas llojit të veprimtarisë e fushave që mbulojnë.

3.1.2 A kanë strukturat shtetërore infrastrukturë dhe burime njerëzore të nevojshme për eliminimin e ndotjes së menjëhershme të detit Jon e Adriatik në rast të ndonjë aksidenti?

Bregdeti Adriatikut është një fushe aluvionale 4-50 km e gjerë në përgjithësi ranore me një gjatësi prej 259 km. Në të hasen një serë deltrash të vogla dhe lagunash të formuar nga derdhja e 9 lumenjve: Buna, Drini, Mati, Ishmi, Erzeni, Darci, Shkumbini, Semani dhe Vjosa. Disa nga deltat janë akoma aktive dhe në rritje. Janë katër gjire të rëndësishëm: Gjiri i Drinit, Rodonit, Lalzit dhe ai i Durrësit. Pjesa nga Durrësi deri në gjirin e Vlorës karakterizohet nga një bregdet i ulët aluvional dhe një ultësire aluvionale e gjerë e krijuar nga sedimentet e lumenjve Shkumbini, Semani, dhe Vjosë. Lagunat kanë një sipërfaqe totale prej 150 km², një volum uji prej 350 milion m³ dhe janë të një rëndësie të veçantë për peshkimin, turizmin dhe akuakulturën. Bregdeti i Jonit shtrihet në jug për 170 km nga Gadishulli i Karaburunit deri në kepin e Stillos. Kjo pjesë e bregdetit është kryesisht shkëmbore me shkëmbinj që bien thikë në det ku gjenden disa nga zonat natyrore më të pa paprekura. Akumulimet aluvionale hasen vetëm në plazhin e Palasës, Borshit dhe në afërsi të Liqenit të Butrint.

Ndotja në ujërat detare është ende një fushë jo shumë e hulumtuar në vendin tonë edhe për faktin se nuk ka një institucion kërkimor shkencor që merret drejtpërdrejtë me këtë punë. Kjo ka bërë të mundur që të dhënat merren nga një sistem i thjeshtë monitorimi mjedisor që kryesisht mbulon zonën bregdetare si edhe të dhënave sporadike që vijnë nga institucione të ndryshme qendrore e lokale si dhe projekte të mbështetura nga donatorët.

Të gjitha strategjitë për mbrojtjen e mjedisit bëjnë thirrje për zvogëlim të ndotjes, ndonëse arritja e ndonjë përmirësimi të dukshëm nënkupton, që politikanët dhe publiku duhet të adresojnë çështjet ekonomike të ngritura nga kontrolli i ndotjes. Veç kësaj, debati mjedisor ka zbuluar se është vështirë të matet ndikimi i saktë i ndotjes, pasi ndotja mund të dëmtojë shëndetin e disa njerëzve, gjë që do të kërkojë nga ata të kërkojnë trajtim mjekësor, i cili duhet të paguhet nga komuniteti i gjerë apo nga vetë individët varësisht nga sistemi i kujdesit mjekësor, përkundër kostos që ata e paguajnë për sa i përket vuajtjes. Pra, zvogëlimi i ndotjes bëhet në formë të kompromiseve në mes të ambientit të pastër të cilin e kërkon publiku, masës së përmirësimit të cilin industritë janë në gjendje ta arrijnë sa i përket teknologjisë dhe efektin e përgjithshëm të çmimeve dhe ekonomive kombëtare si dhe katastrofave natyrore e njerëzore.

Siç është trajtuar edhe më lart hartimi i strategjisë dhe përfshirja në të e ndotjes së deteve si pjesë e mjedisit në tërësi do të ndihmojë, në reduktimin e ndotjes së deteve nga nafta ose mbetje të rrezikshme si dhe të shkarkimeve të mbetjeve të krijuara nga anijet e më konkretisht në:

- ❖ ofrimin dhe përmirësimin e instalimeve marrëse në porte;
- ❖ dorëzimin e mbetjeve të krijuara nga anijet;
- ❖ reduktimin e ndotjes së krijuar nga veprimtaritë e jahteve;
- ❖ ndotjen nga shkarkimet e paligjshme të anijeve;
- ❖ ndjekjen e ngjarjeve të ndotjes si dhe monitorimin dhe mbikëqyrja e shkarkimeve të paligjshme;
- ❖ përmirësimin e shkallës së zbatimit dhe i ndjekjes së autorëve të shkarkimeve të paligjshme;

- ❖ drejtim të rritjes së bashkëpunimit dhe bashkëveprimit në zbatim të marrëveshjeve ndërkombëtare, bashkërendimin e veprimtarive të shteteve bregdetare të Mesdheut në lidhje me zbatimin e Protokollit të Parandalimit dhe Emergjencës 2002, bashkëpunimit me Qendrën Rajonale për Përgjigjen ndaj Emergjencave të Ndotjes Detare në Detin Mesdhe (REMPEC), të krijuar në kuadrin e Planit të Veprimit për Mesdheun (MAP) të Programit të Mjedisit të Kombeve të Bashkuara (UNEP), i quajtur gjithashtu UNEP/MAP.

Në këtë kontekst një aspekt shumë i rëndësishëm që duhet trajtuar janë dhe mbetjet detare që vijnë nga burime të vendosura në det por edhe nga toka sepse:

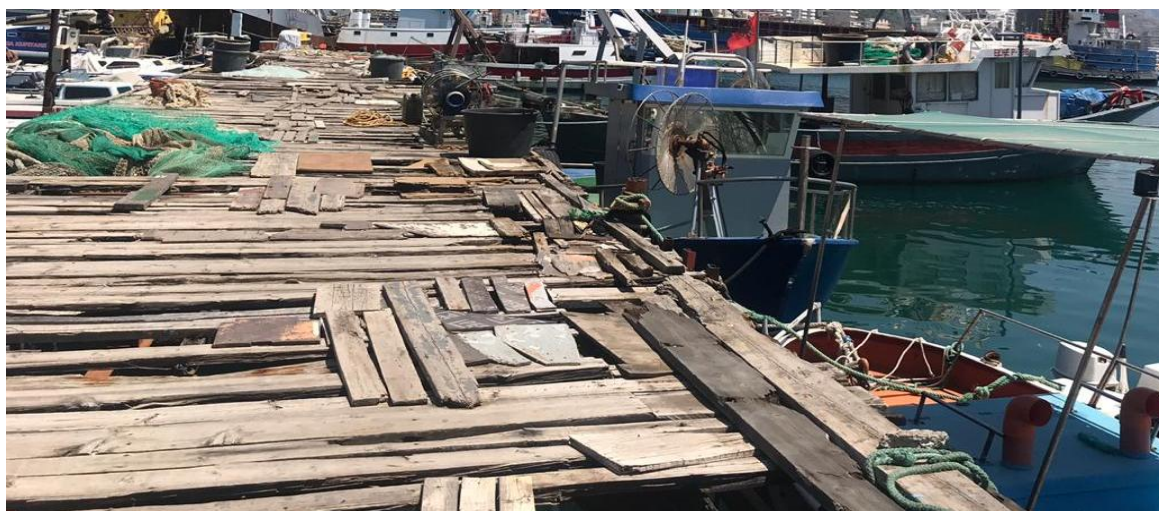
- ✖ mbetjet detare në det shkaktojnë shumë pasoja të dëmshme në jetën dhe biodiversitetin detar, si dhe ndikime negative në shëndetin e njerëzve. Përveç kësaj, mbetjet detare kanë ndikime negative në veprimtari të tilla si turizmi, peshkimi dhe lundrimi, dhe materiale që mund të rifuteshin në ekonomi përmes metodave të ripërdorimit apo riciklimit humbasin në momentin që hidhen. Ka disa kategori të ndryshme të mbetjeve detare, ku ato plastike janë më sfidueset, për shkak të nivelit ulët të shpërbërjes dhe mundësisë së tyre për të hyrë në zinxhirin ushqimor të njerëzve;
- ✖ këto mbetje depërtojnë në mjedisin detar përmes mënyrave të ndryshme dhe origjinave të shumta, përfshi burimet e vendosura në tokë dhe në det. Burimet kryesore të vendosura në tokë të mbetjeve detare përfshijnë vend-depozitimet bashkiake të mbeturinave, transportin lumor të mbetjeve nga vend-depozitimet e mbeturinave dhe zonat urbane ose burime të tjera përgjatë lumenjve dhe rrugëve të tjera ujore, shkarkimin e ujërave të ndotura urbane të pa trajtuara, instalimet industriale dhe turizmin, veçanërisht turistët në bregdet/plazh;
- ✖ burimet kryesore të vendosura në dete të mbeturinave detare janë anijet tregtare, tragetet dhe linjat e kroçierave, anijet e peshkimit, veçanërisht për sa i përket pajisjeve të humbura apo të braktisura të peshkimit, flotat ushtarake dhe anijet kërkimore, jahtet, platformat e naftës dhe gazit në det të hapur dhe fermat e kultivimit të peshqve, kështu: nga auditimi dhe përgjigjet e pyetësorëve rezulton se gjithashtu ka rrol të rëndësishëm në uljen e ndotjes së deteve përcaktimi, vendosja dhe miratimi i kërkesave për parandalimin e shkarkimit të mbetjeve, të krijuara nga anijet dhe tepricat nga ngarkesat e tyre, në det, me synim mbrojtjen e mjedisit detar nga anijet apo instalimeve detare nw porte, gjatë përdorimit të porteve të vendit, kështu duhet të:
 - sigurohet që kapacitetet e instalimeve marrëse portuale, të instaluar nga operatorët e licencuar, të jenë të mjaftueshme dhe të plotësojnë nevojat e anijeve, pa i shkaktuar atyre vonesa të pajustificuara;
 - të realizohet transporti i tyre, në përputhje me kërkesat e IMO-s;
 - operatorët e licencuar, të kontraktuar, duhet të zotërojnë kapacitetet e nevojshme për të tërhequr sasinë dhe llojet e mbetjeve, të krijuara nga anijet që përdorin atë port normalisht, dhe tepricat nga ngarkesat e tyre, duke marrë parasysh nevojat funksionale të përdoruesve të portit, madhësinë dhe pozicionin gjeografik të portit, llojin e anijeve që japin shenjë të thirrjes në atë port, si dhe të garantojnë trajtimin e këtyre mbetjeve në impiantet e tyre, të certifikuar dhe licencuar sipas legjislacionit mjedisor në fuqi dhe standardeve e normave të lejuara evropiane;
 - hartohet dhe zbatohet, për çdo port, një plan i përshtatshëm për marrjen dhe trajtimin e mbetjeve, duke kontraktuar operatorë të licencuar, që plotësojnë standardet;

- sigurohet nga çdo port që nevojat për instalimet marrëse dhe disponibiliteti i tyre të specifikohen individualisht;
 - prezantohen projekte të reja, sipas standardeve më të fundit të teknologjisë;
 - etj.
- ✖ në bazë të studimeve rezulton se afërsisht në tërësi 80% e mbetjeve detare vijnë nga burime të vendosura në tokë dhe 20% nga burime të vendosura në dete e oqeanë, megjithatë origjina e këtij raporti është e paqartë (NOAA, 2009). Përveç kësaj, rëndësia e këtyre burimeve për sa i përket ndikimit të tyre në problemin e mbetjeve detare ndryshon në mënyrë të ndjeshme në nivel rajonal dhe vendor, në varësi të shkallës së këtyre veprimtarive në zonë, si dhe politikave që i rregullojnë ato. Kjo do të thotë se ka ndryshime domethënëse në sasinë dhe llojet e mbeturinave që vijnë nga këto burime në nivel rajonal dhe vendor, dhe madje stinor¹²;
 - ✖ vlerësimi i mbeturinave detare dhe burimeve të tyre është thelbësor për identifikimin dhe adoptimin e masave të synuara për burimet e ndryshme. Identifikimi i saktë i burimit të mbetjeve detare është një element kyç në programet e monitorimit sepse nëpërmjet tij arrihet të realizohet mundësia për të uniformizuar treguesit e mbetjeve detare dhe metodat (si monitorimi i plazheve dhe monitorimi i stomakut të fulmarëve dhe/ose breshkave), që sigurojnë informacion për tendencat në akumulimin e mbetjeve detare dhe efikasitetin e masave;
 - ✖ studimet kanë treguar se në ujërat e BE-së veprimtaritë e vendosura në det, veçanërisht të transportit detar (p.sh. kontejnerë të humbur) përfshi peshkimin dhe jahtet, por edhe veprimtaritë në det të hapur, janë burime të rëndësishme të mbetjeve detare, pasi ato janë përgjegjëse për një mesatare të BE-së të vlerësuar në 32% dhe që shkon deri në 50% në disa pellgje detare¹³. Studimet e fundit kanë treguar gjithashtu se midis kontribuuesve të vendosur në det në problemin e mbetjeve detare, sektori i peshkimit paraqitet mjaft mbizotërues, me sektorin e zbavitjeve që zë gjithashtu një vend të konsiderueshëm¹⁴. Dhe, megjithëse mbeturinat e dorëzuara në porte janë rritur që nga prezantimi i Direktivës 2000/59/EC, mbetet një hendek domethënës në dorëzim, i vlerësuar midis 60,000 dhe 300,000 tonë, ose 7% deri 34% e totalit që duhet dorëzuar çdo vit;
 - ✖ mbeturinat e keq menaxhuara dhe pajisjet e vjetra dhe të braktisura të peshkimit janë midis elementëve më të përhapur të mbetjeve detare (plastike) nga anijet dhe ndotja e porteve;

¹² Unger A., Harrison N., 2016, "Fisheries as a source of marine debris on beaches in the United Kingdom", Marine Pollution Bulletin ("Ferrat e peshqve si burim ndotjesh detare në plazhet e Mbretërisë së Bashkuar", Buletini i Ndotjes Detare)

¹³ Studim i Komisionit Evropian (DG ENV) "për të mbështetur zhvillimin e masave në luftimin e një game të gjerë të burimeve të mbetjeve detare" (Eunomia, 2016).

¹⁴ <http://www.fishingforlitter.org.uk/assets/file/Report%20FFL%202011%20-%202014.pdf>; Marine Pollution Bulletin 2016 Unger et al. (2016); UNEP OSPAR (2009); Shpërndarja dhe dendësia e mbetjeve detare në detet evropiane (2014); Eunomia (2016), f.95, 30% vlerësohet pjesa e sektorit të peshkimit dhe 19% për sektorin e zbavitjeve; pjesa tjetër e ndotjeve të burimeve të vendosura në det vjen nga sektori tregtar; Arcadis (2012) ka vlerësuar një pjesë prej 65% vetëm për sektorin e peshkimit



- * burimet e vendosura në tokë janë mbizotëruese në krijimin e mbetjeve detare, kështu më poshtë po paraqesim situatën në grykë derdhjet e lumenjve të vendit tonë si dhe rëndësinë e përmirësimit të menaxhimit të mbeturinave detare përmes:
 - i. parandalimit të gjenerimit të mbeturinave detare,
 - ii. uljes minimale të mbeturinave detare dhe ndikimeve të tyre,
 - iii. heqjes deri në masën e mundshme të mbeturinave detare ekzistuese,
 - iv. administrimit të mbeturinave detare në detin Adriatik e Jon në përputhje me standardet dhe qasjet e pranura ndërkombëtare dhe rajonale;
 - v. shembull:
 - o grykëderdhjet derdhjet e lumenjve në vendin tonë janë shkaktarë të ndotjes masive të tij sepse ata përgjatë rrjedhës së tyre prej disa kilometrash deri kur bashkohen me detin sjellin mbetje nga më të

ndryshmet nga vendbanimet e reja dhe banesat joformale të vendosura, të ndërthurura me shfrytëzimin e parregulluar të shtratit të lumit për të nxjerrë materiale ndërtimi dhe përdorimi i lumit si depo, e ka vënë atë në rrezik të lartë jo vetëm banorët që banojnë në zonat në afërsi të lumit por dhe zona të tjera përreth dhe përtej deltës. Është shumë e rëndësishme ti kushtohet vëmendje vendeve të bashkimit të lumenjve me detin sepse ato vitet e fundit, janë bërë një atraksion turistik dhe po përjeton një numër gjithnjë e në rritje të vizitorëve që përdorin zonat në afërsi për dalje të përditshme, piknikë dhe kampe, për shkak të panoramës fantastike në detin Adriatik, Jon dhe disa vendeve arkeologjike si kisha e kala, gjithashtu dhe për peizazhet natyrore të krijuara nga efekti gërryes i detit kundër tokës. Nëse do ti paraqesim me foto situata mund të themi është e tillë:



Gjithashtu në mbrojtje të mjedisit e konkretisht të atij detar një ndihmesë të madhe për këtë auditim ka dhënë dhe Drejtoria e Gjeologjisë Detare, pranë Shërbimit Gjeologjik Shqiptar e cila sqaron se ndotja e menjëhershme e deteve, Adriatiku dhe Joni në rastin e Shqipërisë, në përgjithësi ndodhin prej faktorëve antropogjenë dhe faktorë të tillë nuk kanë lidhje me veprimtarinë e Shërbimit Gjeologjik Shqiptar. Ndotjet e menjëhershme për shkak të faktorëve gjeogjenë, më tepër trajtohen si rreziqe teorike sesa si rrisqe reale. Ato mund të shkaktohen prej shpërthimeve vullkanike (kryesisht shpërndarja e hirit vullkanik) e cila përqendrimin më të lartë e ka në zonën e shpërthimit ndërsa përhapjen në një zonë të gjerë në varësi të kushteve atmosferike. Ngjarje të tilla kanë ndodhur, e fundit në shpërthimin e një vullkani në Islandë por pa pasoja mbi vendin tonë. Për herë të fundit që një re hiri vullkanik (e papërfillshme) ka mbërritur mbi Shqipëri ka qenë në rastin e një shpërthimi të vullkanit Etna në fundin e viteve

80-të, kur fenomeni u dallua nga një shi i ndotur, pa ndikime serioze në shëndet.

Një tjetër ndotje e menjëhershme me shkak gjeogjen mund të shkaktohet teorikisht prej aktivitetit sizmik, i cili mund të çojë, në migrim të naftës nga rezervuarët natyrorë nëndetare drejt sipërfaqes të ujit. Megjithatë fenomeni mbetet teorik, sepse nuk është verifikuar asnjëherë. Prej krijimit në vitin 2015, ndër të tjera, Drejtoria e Gjeologjisë Detare, është angazhuar në një projekt mjedisor të financuar nga Agjencia Kombëtare e Mjedisit me titull “Përcaktimi i statusit të trofisë nëpërmjet përdorimit të imazheve satelitore “MODIS” bazuar në përmbajtjen e Klorofilës-a dhe Fosforit.”, dhe ka zbatuar elemente të studimit gjeomjedisor në projektin e financuar nga Drejtoria e Përgjithshme e SHGJSH me fonde të buxhetit të shtetit me titull “Vlerësimi gjeolog-mjedisor dhe hartografimi i Hapësirës Bregdetare Shqiptare në shkallë (1: 50.000) dhe monitorim i dinamikës së vijës bregore në mbështetje të menaxhimit të integruar të saj”.

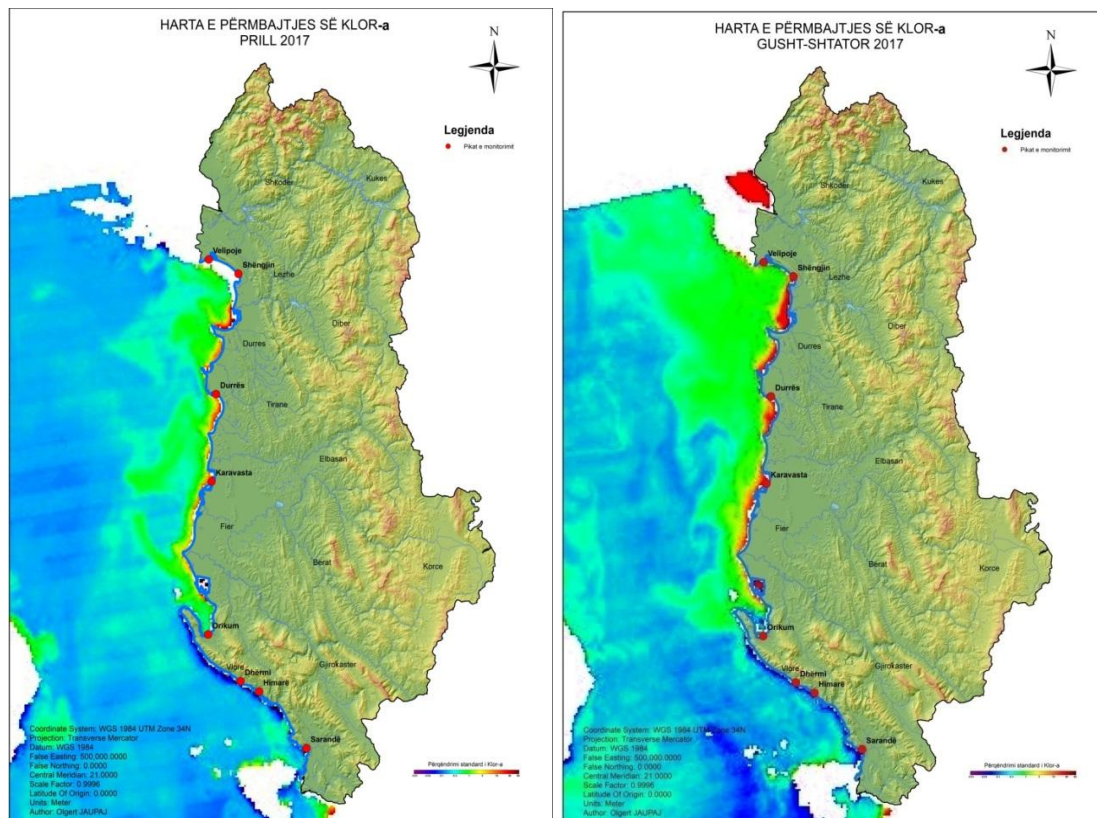
Megjithëse këto dy projekte nuk lidhen nuk kanë si qëllim analizimin e ndotjes së menjëhershme të detit, ato japin një informacion për ndotjet e detit e cila është trajtuar edhe në një temë auditimi tjetër me fokus ndotjet në dete si dhe trajton disa aspekte të ndotjes detare në porte kështu:

- Projekti “Përcaktimi i statusit të trofisë nëpërmjet përdorimit të imazheve satelitore “MODIS” bazuar në përmbajtjen e Klorofilës-a dhe Fosforit.”, i realizuar nga Drejtoria e Gjeologjisë Detare sipas një kontrate të lidhur me Agjencinë Kombëtare të Mjedisit ka patur si objekt certifikimin e të dhënave satelitore mbi përmbajtjen e klorofilës-a dhe fosforit në ujërat e deteve që lagin bregdetin shqiptar. Projekti ka patur si qëllim krijimin e një rrjeti të monitorimit të vazhdueshëm satelitor për vëzhgimin e rrezikut të eutrofikimit mbi zonën detare. Eutrofikimi është procesi i absorbimit në sasi të mëdha të lëndëve ushqyese si fosfor dhe azot që ndikon në rritjen e pakontrolluar të vegetacionit gjë që shkakton mungesë e bazës ushqyese për biotën. Ky fenomen është më i dukshëm në ujërat sipërfaqësore, siç janë rezervuarët natyrorë e artificialë, liqenet dhe lumenjtë. Fenomeni i tillë është shfaqur pas ndryshimeve klimatike të identifikuara në 20 vitet e fundit edhe në Detin Mesdhe. Por për detet Adriatik dhe Jon që janë pjesë e këtij deti, mungonte informacioni rreth eutrofikimit. Për arritjen e konkluzioneve u morën të dhëna “in situ” dhe të dhëna vëzhgimesh satelitore. Të dhënat "in situ" u kryen gjatë dy periudhave, në stinën e lagësht (mars-prill) dhe në stinën e thatë (gusht-shtator), ndërsa nga sateliti Modis u morën të dhëna me të rregullta bazë javore me rezolucion të lartë për temperaturën, klorofilën-a dhe transparencën. Pas përpunimit të dhënave “in situ” dhe interpretimit të imazheve satelitore u bë i mundur validimi i modelit.

Pikat e monitorimit

Plazhi	Distanca nga bregu (metra)
Velipojë	500
Shëngjin	500
Durrës	500
Karavasta	200
Orikum	200
Dhërmi	200
Himarë	200
Sarandë	200

Bazuar në të dhënat e imazheve të validuara satelitore për përqendrimin dhe përmbajtjen e klor-*a*, ujërat e deteve Jon dhe Adriatik, klasifikohen si ujëra **oligotrofik** (*shumë të mirë*).



Hartat e rezultateve të përmbajtjes së klorofil-*a* për dy periudhat

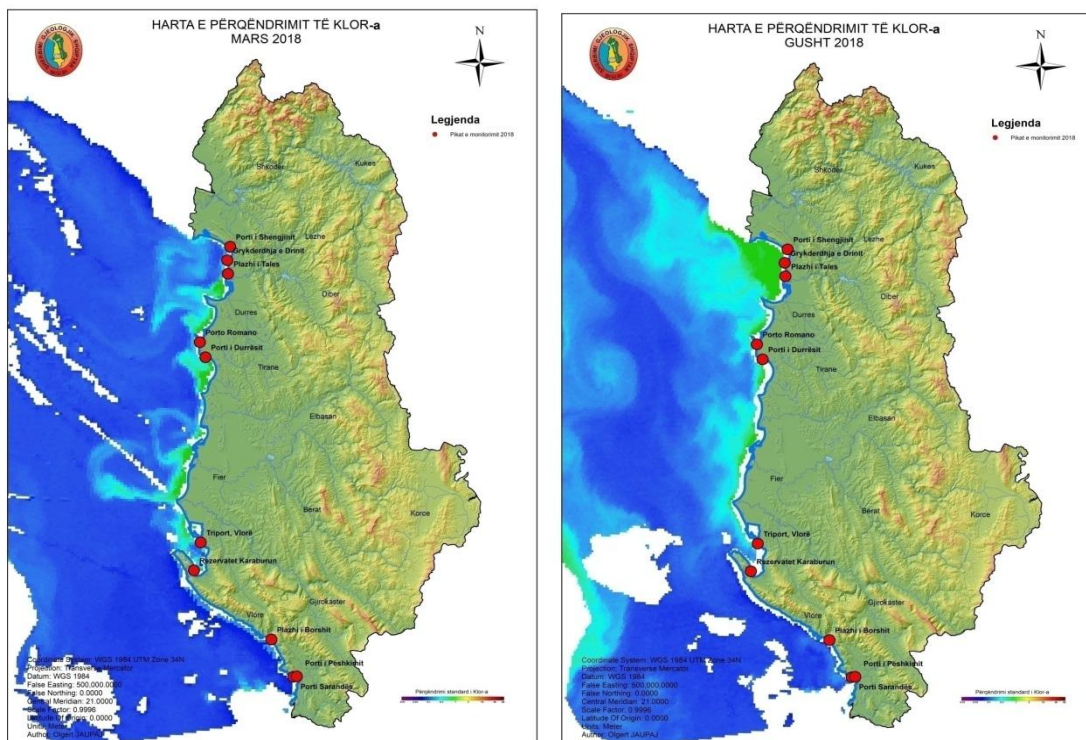
- Gjatë vitit 2018 pikat e monitorimit u vendosën në portet detare të mallrave e transportit, të peshkimit e të ankorimit të anijeve cisternë për hidrokarbure, në rezervatet e peshkut në Karaburun si dhe dy plazhet e Borshit dhe Tales (Lezhë). Në këtë fazë janë ndjekur dy metoda për provë marrjen:
 - Provë marrja me anë të sondës multiparametrike, që rezultonte në kryerjen e matjeve “in situ” të vlerave të përmbajtjes së klorofil-*a*.
 - Marrje kampionesh uji me anë të kampion marrësve, për analizat laboratorike të azotit dhe fosforit.

Nga matjet e realizuara “in situ” dhe përpunimi i të dhënave laboratorike për kampionët e marrë dhe të analizuar gjatë periudhave Mars-Prill dhe Gusht-Shtator 2018, në pikat e monitorimit AKM rezultoi se gjendja trofike është **oligotrofike** (*shumë e mirë*). Përjashtim bënë rezultatet e pikave të monitorimit Porti i Shëngjinit dhe Porto Romano, në të cilat u vërejt një rritje e vlerave të klorofil-*a* nga faza e parë në të dytën, ashtu si tregohet në tabelën më poshtë:

Vlerat e klorofil-*a* për Portin Shëngjin dhe Porto Romano

Pika e monitorimit	Vlera e klorofil- <i>a</i>	
	Mars – Prill 2018	Gusht – Shtator 2018
Porti i Shëngjinit	1.8847 µg/l	2.9714 µg/l
Porto Romano	0.7163 µg/l	3.1826 µg/l

Kjo bëri që indeksi trofik për këto dy pika monitorimi të klasifikohet si **mezotrofike** (*e mirë*). Duhet theksuar se të gjitha të dhënat e matura “in situ” rezultuan të përafërta me të dhënat e siguruar nga imazhet satelitore MODIS për të dy periudhat e monitorimit.



Hartat e rezultateve të përmbajtjes së klorofil-a për dy periudhat gjatë viti 2018

Konkluzioni për shkaqet e këtyre ndryshimeve të vërejtura është si mëposhtëm

a. Pika e monitorimit Porti i Shëngjinit

- Mbipopullimi i gjirit të Shëngjinit gjatë sezonit turistik dhe shtimi i aktiviteteve ekonomiko-industriale në këtë periudhë.
- Mos trajtimi i derdhjeve të ujërave të zeza në zonën e portit;
- Pamundësia e qarkullimit të ujërave brenda portit prej pengesës të shkaktuar nga dallgëthyeset kufizues të portit;
- Shkarkimi i mbetjeve nga dy fabrika konservimi që e ushtrojnë aktivitetin në atë zonë;
- Aktiviteti i peshkatarëve të zonës brenda portit;

b. Pika së monitorimit Porto Romano

- Derdhja në det drejtpërdrejt prej hidrovorit, që gjendet aty pranë, e ujërave të përdorura nga aktiviteti bujqësor të ndotura, pa i trajtuar paraprakisht;
- Derdhje mbetjesh hidrokarbure në det të hasura dhe gjatë kohës së monitorimit;
- Hedhja e një sasive të konsiderueshme inerte për ndërtimin e dy skolierave në kohën pranë monitorimit.

Vlerësimi i indeksit të trofisë për fazën e parë Mars-Prill 2018.

Nr.	Stacionet	TSI CA. µg/l	TSI TN mg/l	TSI TP mg/l	IndeksiTrofisë
1	Porti Shëngjinit	1.8847 µg/l	2.25 mg/l	0.05 mg/l	Oligotrofik
2	Grykëderdhja Drinit	1.6861 µg/l	2.06 mg/l	0.04 mg/l	Oligotrofik

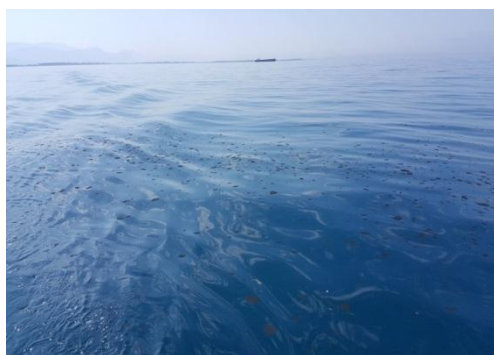
3	Plazhi i Tales	1.5027 µg/l	2.91 mg/l	0.05 mg/l	Oligotrofik
4	Porto Romano	0.7163 µg/l	0.52 mg/l	0.83 mg/l	Oligotrofik
5	Triport (Zvërnec)	0.3694 µg/l	0.19 mg/l	0.01 mg/l	Oligotrofik
6	Porti i Vlorës	1.8357 µg/l	1.29 mg/l	0.17 mg/l	Oligotrofik
7	Vaskat në Karaburun	0.2318 µg/l	0.20 mg/l	0.01 mg/l	Oligotrofik
8	Plazhi i Borshit	0.1743 µg/l	0.39 mg/l	0.02 mg/l	Oligotrofik
9	Porti i Sarandës	0.1984 µg/l	0.44 mg/l	0.03 mg/l	Oligotrofik
10	Porti i Peshkimit (Sr)	0.2051 µg/l	0.26 mg/l	0.02 mg/l	Oligotrofik

Vlerësimi i indeksit të trofisë për fazën e dytë Gusht-Shtator 2018

Nr.	Stacionet	TSI CA. µg/l	TSI TN mg/l	TSI TP mg/l	Indeksi Trofisë
1	Porti Shëngjinit	2.9714 µg/l	3.34 mg/l	0.02 mg/l	Mezotrofik
2	Grykëderdhja Drinit	2.3561 µg/l	3.10 mg/l	0.06 mg/l	Oligotrofik
3	Plazhi i Tales	2.2137 µg/l	3.62 mg/l	0.04 mg/l	Oligotrofik
4	Porto Romano	3.1826 µg/l	3.20 mg/l	0.82 mg/l	Mezotrofik
5	Triport (Zvërnec)	2.1536 µg/l	0.90 mg/l	0.01 mg/l	Oligotrofik
6	Porti i Vlorës	2.1438 µg/l	1.80 mg/l	0.03 mg/l	Oligotrofik
7	Vaskat në Karaburun	0.8753 µg/l	0.84 mg/l	0.02 mg/l	Oligotrofik
8	Plazhi i Borshit	0.3867 µg/l	0.60 mg/l	0.02 mg/l	Oligotrofik
9	Porti i Sarandës	0.5476 µg/l	0.68 mg/l	0.08 mg/l	Oligotrofik
10	Porti i Peshkimit (Sr)	0.3481 µg/l	0.40 mg/l	0.06 mg/l	Oligotrofik

Ujërat e deteve Jon dhe Adriatik, bazuar në të dhënat e imazheve satelitore të validuara me matjet “in-situ” për përqendrimin e klor-*a*, klasifikohen si ujëra **Oligotrofike** dhe **Mesotrofike**, pra *shumë të mira* dhe *të mira*.

Interpretimi i rezultateve është bazuar në analizën e treguesve të matur për çdo stacion monitorimi sipas metodës hartuar nga Agjencia Evropiane Mjedisit, (*Forcat Shtytëse, Presionet, Gjendja, Efekti mbi Mjedisin, Ndikimet Kryesore dhe Përgjegjësia*).



Ndotje nga shkarkimet e anijeve cisternë



Ndotje në Lagunën e Karavastasë



Ndotje në plazhit të Dhërmiut nga shkarkimi i trageteve



Shkarkimi i ujërave të zeza pranë Portit Vlorë.

Gjithashtu rezulton se me krijimin e Drejtorisë së Gjeologjisë Detare është realizuar edhe vlerësimi gjeologo-mjedisor i Hapësirës Bregdetare Shqiptare e cila është kryer në vazhdimësi duke nisur prej vitit 2010 dhe nga viti 2015 është realizuar nga nëpërmjet projektit të koduar VI-2 me titull “Vlerësimi gjeologo-mjedisor dhe hartografimi i Hapësirës Bregdetare Shqiptare në shkallë (1: 50.000) dhe monitorim i dinamikës së vijës bregore në mbështetje të menaxhimit të integruar të saj” ku analizohen konkretisht:

- në çdo rajon ku sipas objektivit të vitit përkatës janë kryer monitorimet e dinamikës së vijës bregore, janë marrë kampione për analiza gjeokimie në ujë dhe në material të ngurtë (rëra, argjila etj.) Provat për analizat në dhera fillimisht janë marrë përgjatë vijës bregore. Pas vitit 2015 ato filluan të merreshin dhe në plazhe si dhe në tokat bujqësore në afërsi të tyre. Për analizim është përdorur metoda e *Spektrometrise së Absorbimit Atomik (AAS)*, e cila bazohet në absorbimin prej atomeve të elementit që analizohet të energjisë gjatësi të njëjtë vale me elementin prej një llambe. Metoda dallohet për ndjeshmëri (ppm-ppb), saktësi dhe rendiment brenda kondicioneve analitike.

Numri dhe lloji i analizave gjeokimike të kryera sipas viteve në kuadër të projektit me kod VI-2, periudha 2010-2019

Viti	Numri i analizave gjeokimisë sipas llojit të mjedisit	
	Dhera	Ujë
2010	67	-
2011	90	-
2012	18	-
2013	35	-
2014	38	5
2015	131	19
2016	36	8
2017	6	11
2018	93	-
2019	40	-

Nga analizimi i elementëve vërehet se përgjatë vijës bregore prania e elementëve të rëndë (Cr, Ni, Co) është në nivele të larta dhe shumë të larta krahasuar me normat e disa vendeve të evropiane (Mbretëria e Bashkuar dhe Holanda), sipas të cilave vlera klasifikohen si ndotje e shkallës së lartë. Duke lëvizur drejt pjesës së plazhit përmbajtja e tyre bie, derisa arrin vlerat normale në zonën e tokave bujqësore që gjenden në afërsi të hapësirave bregdetare.

Prania e këtyre elementeve shkaktohet nga prurjet e sedimenteve të lumenjve që derdhen në detin Adriatik, duke filluar nga lumi Buna në veri e deri tek lumi Vjosa në jug. Karakteristikë e gjeologjisë të Shqipërisë është ndërtimi i saj në zona tektonike që shtrihen në trajtë brezash me drejtim veri – jug. Pjesa qendrore ndërtohet nga zona tektonike Mirdita, e ndërtuar prej shkëmbinjve ultramafikë, me një sipërfaqe të përgjithshme afërsisht 2.8 mijë km². Në këta shkëmbinj përqendrohen të gjithë vendburimet metalifere të vendit ku përfshihen ato të bakrit, hekur-nikelit, kromit, boksitëve (aluminit) etj. Lumenjtë tanë rrjedhin kryq këtyre zonave tektonike duke i prerë ato, përfshirë dhe zonën Mirdita, e për rrjedhojë i gërryejnë dhe materialin e gërryer e transportojnë në formë sedimenti drejt grykëderdhjes në det. Duke qenë si zonë kontakti mes detit dhe tokës vija bregore shërben si zonë ku përqendrimi i materialit rritet, e për pasojë dallohen këto vlera mbi normë.

Duhet theksuar se Shqipëria nuk ka studime apo normativa të përcaktuara për përmbajtjen e këtyre elementeve, prandaj jemi bazuar në normativa të vendeve si Mbretëria e Bashkuar dhe Holanda, të cilat duhet thënë se kanë të tjera kushte gjeologjike krahasuar me Shqipërinë.

Provat ujore u morën në periudhën 2014-2017 në disa burime ujore në rajonet e hapësirës bregdetare, në derdhjet e lumenjve dhe kanaleve kullues në det. Distanca u zgjodh e tillë që ujërat detare të mos kishin influencë në përbërjen kimike të këtyre ujërave.

Analizimi u krye për mikroelemente dhe metale të rëndë. Rezultatet nuk treguan për prani të elementeve ndotës (nitrite, nitrate apo metale të rëndë). Për këtë arsye pas vitit 2017 marrja e këtyre provave u ndërpre.

Për sa më sipër nga analiza e shqyrtimi i këtyre të dhënave rezulton se kemi disa mangësi apo gjetje të cilat duhen përmirësuar si rezultat i bashkëpunimit të institucioneve, kështu si më poshtë kemi:

Gjetje:

- * një aspekt shumë i rëndësishëm që duhet trajtuar janë dhe mbetjet detare që vijnë nga burime të vendosura në tokë në bazë të studimeve rezulton se afërsisht në tërësi 80% e

mbetjeve detare vijnë nga burime të vendosura në tokë dhe 20% nga burime të vendosura det;

- ✖ vlerësimi i mbeturinave detare dhe burimeve të tyre është thelbësor për identifikimin dhe adoptimin e masave të synuara për burimet e ndryshme;
- ✖ identifikimi i saktë i burimit të mbetjeve detare është një element kyç në programet e monitorimit;
- ✖ studimet e fundit kanë treguar gjithashtu se midis kontribuuesve të vendosur në det në problemin e mbetjeve detare, sektori i peshkimit paraqitet mjaft mbizotërues, me sektorin e zbavitjeve që zë gjithashtu një vend të konsiderueshëm;
- ✖ mbeturinat e keq menaxhuara dhe pajisjet e vjetra dhe të braktisura të peshkimit janë midis elementëve më të përhapur të mbetjeve detare (plastike) nga anijet dhe ndotja e porteve;
- ✖ derdhjet e lumenjve në det në vendin tonë janë edhe ata shkaktarë të ndotjes masive të tij ku ato bashkohen më të sepse ata përgjatë rrjedhës së tyre prej disa kilometrash deri kur bashkohen me detin sjellin mbetje nga më të ndryshmet;
- ✖ Shkaqe të tjera të ndotjeve nga toja janë dhe:
 - mbipopullimi i plazheve gjatë sezonit turistik dhe shtimi i aktiviteteve ekonomiko-industriale në këtë periudhë;
 - mos trajtimi i derdhjeve të ujërave të zeza në zonën e portit;
 - pamundësia e qarkullimit të ujërave brenda portit prej pengesës të shkaktuar nga dallgëthyeset kufizues të portit;
 - shkarkimi i mbetjeve nga subjekte që e ushtrojnë aktivitetin në zonat afër detit;
 - aktiviteti i peshkatarëve të zonës brenda portit;
 - derdhja në det drejtpërdrejt e ujërave të hidrovorëve të cilët janë të ndotur,
 - derdhja në det drejtpërdrejt e ujërave të përdorura nga aktiviteti bujqësor të ndotura, pa i trajtuar paraprakisht;
 - hedhja e inerte për ndërtimin;
 - etj.

Historiku i përgjithshëm; Vendi ynë është anëtar i Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit nga viti 1982, dhe kështu që ka detyrimin të mbrojtë dhe të ruajë mjedisin detar, prandaj në këtë kuadër ka ndërmarrë disa hapa ligjorë për reagimin ndaj ndotjes detare aksidentale në përputhje me këtë detyrim. Pas ruajtjes dhe shpëtimit të jetës së njerëzve, qëllimi kryesor i reagimit ndaj një aksidenti është të mbrojtë shëndetin njerëzor, mjedisin detar dhe atë bregdetar. Agjenci të ndryshme kombëtare, rajonale dhe lokale duhet të reagojnë ndaj incidenteve që shkaktojnë ose rrezikojnë të shkaktojnë ndotje të detit dhe të bregdetit shqiptar veprimet ligjore të cilave janë të harmonizuara me traktatet ndërkombëtare që kanë të bëjnë me mbrojtjen e mjedisit detar. Të gjitha këto duhet të garantojnë një reagim të përkohshëm, uniform dhe efektiv në nivel kombëtar ndaj incidenteve të ndodhura në det, që shkaktojnë ose mund të shkaktojnë ndotje të mjedisit detar nga nafta ose substanca të tjera të dëmshme dhe të rrezikshme, të cilat e tejkalojnë kapacitetin e reagimit individual të anijeve, porteve, terminaleve të naftës, kantierëve detare, platformave detare, dhe të autoriteteve lokale ose rajonale.

Ndonëse në vendin tonë i cili laget nga deti Adriatik e Jon, nuk kanë ndodhur ngjarje apo katastrofa të përmasave të tilla që të klasifikohen si emergjenca mjedisore, rritja e aktivitetit

tregtar, zhvillimi i vendit dhe faktorët mjedisorë që gjithnjë e më tepër po impaktojnë negativisht klimën globale e atë rajonale, mund të shpien në katastrofa mjedisore, përmasat e të cilave mund të shumëfishohen, për specifikën që ka karakteri i mbyllur i detit Adriatik dhe mos marrja në kohë e masave parandaluese e të ndërhyrjes së shpejtë.

Vendi ynë ka miratuar “Plani kombëtar i emergjencave për reagimin ndaj ndotjeve detare në republikën e Shqipërisë” në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, të neneve 32, 398 dhe 401 të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004 “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, të nenit 20 të ligjit nr. 8905, datë 6.6.2002 “Për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja dhe dëmtimi”, të ndryshuar dhe të ligjit nr. 9692, datë 8.3.2007 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën Ndërkombëtare Detare “Për përgatitjen ndaj ndotjes nga nafta, reagimi dhe bashkëveprimi (OPRC) 1990””, me Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 480, datë 25.07.2012 “Për reagimin ndaj ndotjeve detare në Republikën e Shqipërisë”.

Ky plan është i mbështetur në një sërë ligjesh nëpërmjet të cilëve të ndër veprojnë një sërë institucionesh megjithëse nuk është rifreskuar prej rreth 18 vitesh si dhe disa institucione kanë ndryshuar emërtimin, fushën e veprimit dhe të përgjegjësisë, etj., kështu baza ligjore është:

- Ligji nr. 9251, datë 8.7.2004 “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”;
- Ligji nr. 8875, datë 4.4.2002 “Për rojën bregdetare shqiptare”, i ndryshuar;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 954, datë 30.9.2009 “Për organizimin, strukturën, funksionimin e Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD) dhe bashkëveprimin me institucionet shtetërore, që kanë interesa në det”, i ndryshuar;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 439, datë 13.5.2011 “Për miratimin e politikave dhe procedurat e funksionimit të QNOD”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 8905, datë 6.6.2002, mbi “Për mbrojtjen e Mjedisit Detar nga Mbrojtja dhe Dëmtimi”; i ndryshuar;
- Ligji nr. 8756, datë 26.3.2001 “Mbi emergjencat civile”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 7895, datë 27.1.1995 “Kodi Penal i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 10431, datë 9.6.2011 “Për mbrojtjen e mjedisit”;
- Ligji nr. 7746, datë 29.7.1993 “Për hidrokarburet (kërkimi dhe prodhimi), i ndryshuar;
- Ligji nr. 8450, datë 24.2.1999 “Për përpunimin, transportimin dhe tregtimin e naftës, të gazit dhe nënprodukteve të tyre”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 9281, datë 23.9.2004 “Për sigurinë në anije dhe në porte”;
- Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 1214, datë 3.9.2008 “Për miratimin e strategjisë së sektorit të transportit”;
- Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 772, datë 24.9.2010 “Për zbatimin e Rregullores Ndërkombëtare të Shëndetit”;
- Plani kombëtar për emergjencat civile, i miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 835, datë 3 dhjetor 2004;
- Etj.

Gjithashtu ky plan prek detyrimet që Republika e Shqipërisë ka nën Konventën Ndërkombëtare për Përgatitjen, Reagimin dhe Bashkëpunimin ndaj Ndotjes Detare nga Nafta, 1990 (OPRC 90) dhe sipas Konventës për Mbrojtjen e Mjedisit Detar dhe të Zonës Bregdetare të detit Mesdhe, 1995 (Konventa e Barcelonës) dhe protokollet e saj në lidhje me bashkëpunimin në parandalimin e ndotjes nga anijet, dhe në rastet e emergjencës, lufta kundër ndotjes për detin Mesdhe, 2002, dhe sipas çdo marrëveshje ndërkombëtare mbi bashkëpunimin dhe asistencën e reciproke, në të cilën Shqipëria është ose mund të bëhet palë.

Nga auditimi dhe nëpërmjet marrjes së opinioneve gjatë bashkëbisedimeve me specialistë dhe përgjigjet e pyetësorëve meqenëse në vendin tonë nuk kanë ndodhur katastrofa të përmasave të mëdha jemi fokusuar në evidentimin e problematikave në rastet e ndotjeve të një shkallë më të ulët (1 dhe 2), si dhe gatishmërinë e institucioneve për eliminimin e këtyre rasteve (si prefektura e porte), duke përfshirë si planet e parapërgatitjes e reagimit, burimet private e publike, për reagimin ndaj emergjencave që rezultojnë ose mund të rezultojnë nga derdhjet e naftës apo të substancave të tjera të dëmshme dhe të rrezikshme në mjedisin detar. Kështu:

- plani është i bazuar në konceptin e pranuar botërisht të “reagimit të përshkallëzuar”, i cili mundëson një trajtim strukturor për ndërtimin e parapërgatitjeve për t’u përballur ndotjen nga derdhjet e naftës dhe lëndëve të rrezikshme dhe helmuese, dhe për të ndërmarrë masa kundër ndotjes në rastet e incidenteve në mënyrë të tillë që burimet shtesë mund të përdoren dhe integrohen brenda një operacioni reagimi nëse rrezikshmëria e incidentit rritet. Koncepti përfshin tri “shkallë” reagimi. Incidentet janë kategorizuar në çdo shkallë në varësi të sasisë së ndotësit të derdhur, si dhe vendit të incidentit, megjithatë kufizimet e shkallëve nuk janë përcaktuar. Plan i përcakton **shkallën 1** të reagimit si shkalla bazë në porte, pajisjet që lidhen me naftën, instalimet bregdetare dhe platformat detare, të cilat kombinojnë me njëri-tjetrin dhe mund të kombinohen me ato pajisje në pronësi të autoriteteve dhe shërbimeve kombëtare për të krijuar mundësi bashkëpunimi për të përballuar operacionet më të vështira të reagimit që mund të kategorizohen në **shkallës 2** dhe ato akoma më të vështira të kategorizuara në **shkallën 3**. Ndarja e tyre:

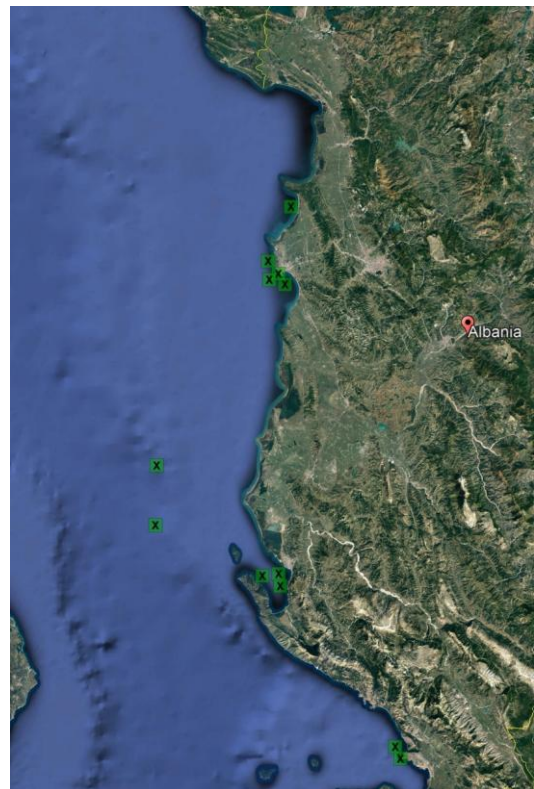
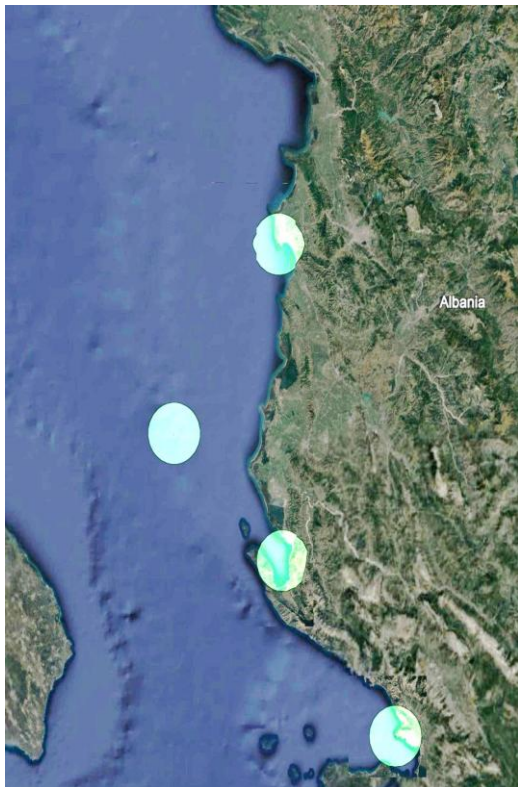
- ❖ *shkalla 1* mbulon përgatitjen dhe reagimin ndaj një ndotjeje të vogël brenda apo në afërsi të një porti apo pajisje individuale dhe që mund të përballohet me burimet e tyre. (ku për qëllim të reagimit emergjent, i cili ushtron drejtimin nëpërmjet një qendre operimi janë, operatorët dhe menaxherët e një instalimi detar, porteve ose autoriteteve portuale, Drejtoria e Përgjithshme Detare);
- ❖ *shkalla 2* mbulon përgatitjen dhe reagimin ndaj një ndotjeje që i tejkalon mundësitë reaguese të një porti apo pajisje individuale, ose ndodhet jashtë zonës së reagimit të shkallës 1. (ku për qëllim të reagimit emergjent, i cili ushtron drejtimin nëpërmjet një qendre operimi janë, prefekti i qarkut në bashkëpunim me agjencitë rajonale të mjedisit në bashkëpunim me Forcën Detare Shqiptare);
- ❖ *shkalla 3* mbulon derdhjet madhore që kërkojnë mobilizimin e të gjitha burimeve kombëtare në gjendje, si edhe mobilizimin e burimeve dhe ekspertizës së jashtme. (ku për qëllim të reagimit emergjent, i cili ushtron drejtimin nëpërmjet një qendre operimi është QNOD-ja me mbështetjen e një skuadre për menaxhimin e incidentit)

Operacione për parandalimin dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja nëpërmjet punonjësit të Ministrisë Turizmit dhe Mjedisit në QNOD ku në zbatim të legjislacionit kombëtar dhe atij ndërkombëtar për mbrojtjen e ujërave detare nga ndotjet, në çdo kohë duhet të njoftohet menjëherë QNOD-ja për rastet e shkarkimit të vajrave, karburanteve ose substancave të rrezikshme. QNOD-ja njofton qendrat e emergjencës në prefekturën përkatëse dhe Agjencitë Rajonale të Mbrojtjes së Turizmit dhe Mjedisit. Operacionet për mbrojtjen e mjedisit detar konsistojnë në masat e marra dhe reagimin në rast ndotje të mjedisit detar. Këto operacione realizohen nga QNOD-ja në detin e brendshëm dhe detin territorial për rastet e ndotjes detare shkalla 3, por ka të dhëna dhe për shkallët e tjera të ndotjes dhe sidomos hyn menjëherë në veprim në rastet kur situata mund të ndryshojë dhe të përkeqësohet.

QNOD-ja, nëpërmjet Koordinatorit Kombëtar të Mjedisit (emëruar nga Ministria e Turizmit dhe Mjedisit) ka për detyrë koordinimin dhe organizimin efikas të operacioneve të mbrojtjes nga ndotja detare në rastet. 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.

Kërcënimi në rastin konkret është ndotja e mjedisit detar (rrjedhje e hidrokarbureve, derdhjeve të rrezikshme, ngarkesave të palejuara) duke shkaktuar dëmtim të faunës dhe florës së detit, të cilat vijnë kryesisht nga:

- lëvizjet transit të anijeve në hapësirën tonë detare;
- lëvizjet drejt vendeve fqinje ose anasjelltas;
- dalja e mjeteve lundruese në det, duke kryer aktivitete të ndryshme, si: peshkim, turizëm, etj., të cilët shkarkojnë apo derdhn hidrokarburet, ngarkesa të ndryshme;
- gjetja e gjallesa në zhdukje të ngordhura;
- shkarkimi i mbeturinave;
- etj.



Në hartë tregohen qartësisht vendet ku janë zhvilluar operacionet për parandalimin dhe mbrojtjen e mjedisit detar, në vitin 2019.

Në mënyrë të papërgjegjshme dhe të pakujdesshme disa subjekte që zhvillojnë aktivitete në det, si: peshkimi, turizmi, etj., e zhvillojnë aktivitetin e tyre ekonomik, duke thyer legjislacionin për mbrojtjen e mjedisit detar.

Rrezik potencial mbeten rrugë-kalimet e anijeve, që bëjnë kalim paqësor në hapësirën detare

shqiptare në brendësi të detit territorial.

Burim për ndotjen e mjedisit detar mund të jenë:

- Shkarkimi i karburanteve dhe derdhja e mbeturinave,
- Incidentet detare nga përplasjet apo mbytjet e mjeteve lundruese,
- 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.

Gjatë vitit 2019 nga 12 operacionet, 6 (gjashtë) janë zhvilluar gjatë sezonit veror, përkatësisht: 3 (tre) në muajin Korrik dhe 3 (tre) në Gusht. Në rajonet ku u konstatuan ndotje u morën të gjitha masat, u monitoruan situatat e ndotjes dhe në bashkëpunim me organet e pushtetit lokal, si dhe nga mjetet e Rojës Bregdetare u dha ndihma e duhur për pastrimin e zonave të ndotura.

Gjithashtu sipas të dhënave po japim trendin dhe parashikimet (uljet apo ngritjet krahasuar me dy vitet e mëparshme) kështu:

- Gjatë vitit 2019 janë realizuar 12 operacione detare për parandalimin dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja, ku QNOD-ja është informuar nga strukturat e shteteve fqinje për 2 (dy) situata të tjera të operacioneve detare, në kuadër të mbrojtjes së mjedisit detar nga ndotja;
- Gjatë vitit 2018, janë realizuar 3 operacione detare për parandalimin dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja;
- Gjatë vitit 2017 janë realizua 4 operacione detare për parandalimin dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja.

Në tabelën e mëposhtme janë pasqyruar indikatorët krahasues të tre periudhave:

Indikatorët/Elementët	Viti 2019	Viti 2018	Viti 2017
Numri Operacioneve	12 (2 situata të tjera)	3	4
Periudha	(3) Korrik (25%) (3) Gusht (25%)	(3) Gusht (100%)	Korrik (75%)
Zona më e ndotur	(4) Rajoni Durrës (33.3%)	(2) Porti Sarandë (66.7%)	Rajoni Jug (75%) Jalë-Ksamil
Lloji mjetit apo elementët që kanë ndikuar në ndotje	Vajra mjetesh detare, breshka, delfini, etj.	(2) jahte (1) m/peshkimi	Anije tregtare Derdhjet e Hoteleve

Periudha në të cilën janë drejtuar më shumë operacionet e ndotjes së mjedisit detar është gjatë sezonit veror, kështu në vitin 2019 kemi, përkatësisht: 3 (tre) në muajin Korrik dhe 3 (tre) në Gusht. Zona më e ndotur është konstatuar në rajonin e Durrësit. Lloji mjetit apo elementët që kanë ndikuar në ndotje janë kryesisht mjetet turistike, tip jahte apo mjetet lundruese që përdoren për peshkim.

Rezultatet e operacioneve për vitin 2019

Në tre raste u konstatuan 2 (dy) breshka dhe delfini i ngordhur, u morën të gjitha masat për groposjen e tyre, në një rast ku u konstatua ndotje e shkallës së parë (derdhje vajrash), u morën masat dhe u normalizua mjedisi, në 2 (dy) raste të tjera u konstatuan ndotje të lumenjve nga plastika ku u morën të gjitha masat për normalizimin e situatës ndërsa në 6 (gjashtë) operacione të tjera nuk u konstatuan ndotje.

Rezultate të 2 (dy) situatave operacionale (informacione të marrë nga strukturat bashkëpunuese) Në një rast, në distancë 42 milje larg bregut kroat, Roma ka njoftuar se po bëhet ndotje (derdhje vajrash) nga mjeti lundrues Bergfjord. Janë marrë masat nga shtetet fqinje.

Ndërsa në rastin e dytë, në afërsi të brigjeve italiane, në ngushticën e Mesinës, u dyshua për

ndotje vajrash, për të cilën u morën të gjitha masat nga pala italiane.

Rezultatet operacioneve për vitin 2018 Në vitin 2018 në dy raste që u konstatuan ndotje të shkallës së parë, u morën masat dhe u normalizua mjedisi detar në bashkëpunim me organet e pushtetit lokal, nga mjetet e Rojës Bregdetare u dha ndihma e duhur, ndërsa në operacionin tjetër nuk u konstatua ndotje.

Rezultatet operacioneve për vitin 2017 Në vitin 2017 në rajonin detar Jalë-Rrugët e Bardha nuk u konstatua ndotje, por mbeturina leshteriku, ndërsa në rajonet e Ksamilit, Himarës dhe Durrësit u monitoruan situatat e ndotjes dhe në bashkëpunim me organet e pushtetit lokal, nga mjetet e Rojës Bregdetare u dha ndihma e duhur.

Me gjithë punën e bërë nga bashkëpunimi ndërmjet strukturave përkatëse rezulton se treguesit e ndotjeve në det apo bregdet vazhdojnë të mbeten shqetësuese, pasi vepra, si: ndotja e mjedisit detar kanë qenë prezent nga viti në vit, ku faktorët shtytës/nxitës në kryerjen e kësaj veprimtarie janë të ndryshme, ku disa nga arsyet mund të jenë si:

- shmangie nga detyrimet e taksave portuale apo detyrimeve të tjera ligjore,
- mos njohja e bazës ligjore nga subjektet që kryejnë aktivitete të ndryshme në det,
- mos bindja e drejtuesve të mjeteve të peshkimit ndaj autoriteteve ligj zbatuese,
- arsye ekonomike, etj.

Kështu nisur nga rastet e konstatuara dhe nga informacionet, rezultojnë me risk:

- rajoni i veriut (Porti Durrës) mund të konsiderohet, për shkak të rezultateve të mësipërme, si më i rrezikshëm;
- grykëderdhjet e lumenjve (prurjet e lumenjve);
- subjektet afër zonave bregdetare, sikurse janë hotelet, zona turistike bregdetare, etj.;
- mjete peshkimi, turistike, sportive, etj., që kryejnë veprimtarinë në det duke mos zbatuar ligjin apo konventat ndërkombëtare;
- mosha e vjetër e mjeteve lundruese të peshkimit (amortizimi i tyre);
- anije që dalin në det pa kryer kontrollet teknike, duke rrezikuar mbytjen/aksidente apo incidente të ndryshme;
- gjallesat e detit (specie në zhdukje, sikurse janë breshka e detit, delfini, etj.)
- etj.

Dobësitë e strukturave ligj zbatuese për të vepruar në hapësirën detare si:

- mungesa e një sistemi kombëtar për zbulimin e ndotjeve detare ose pajisjeve alternative për detektimin e ndotjeve;
- burimet e informacionit vijnë në rrugë operative (si pasojë e mungesës së sistemit kombëtar të detektimit të ndotjeve);
- mungesa e sigurimit të 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;
- mos marrja e informacionit në kohë dhe pamundësia për prezencë me shërbim 24-orë me mjetet tona, të gjithë hapësirën detare shqiptare, si formë alternative për zbulimin e ndotjeve në kohë reale;
- mos marrja e masave administrative ndaj të gjitha subjekteve që shkelin ligjin e ndotjeve detare sjell tendencë në rritje për të përsëritur aktivitetin e paligjshëm;
- vështirësia për të zbuluar shkaktarët e ndotjes pasi nuk ka laboratorë sipas standardeve evropiane;

- defektet e mundshme në portet e hidrokarbureve;
- mungesa e pajisjeve dhe materialeve për reagimin ndaj ndotjeve detare në III nivelet;
- mjete lundruese me kapacitete të vogla operacionale si dhe ekzistenca e vetëm dy mjeteve detare që përdoren për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja. Kështu një element i domosdoshëm në eliminimin e ndotjeve detare janë, mjetet për të shkuar në vendin e ndotjes, shkalla e duhur e përgatitjes për të vlerësuar situatën në mënyrë të shpejtë në bazë të informacionit të marrë në kohën e njoftimit fillestar të rrjedhjes dhe të lajmërojë menjëherë të koordinatorit mbi rezultatet e këtij vlerësimi, kontrolluesit të incidentit (në shkallën 1), prefektit të qarkut për ndotjen në breg dhe në tokë dhe oficerit drejtues të forcave detare për ndotjen në det (në shkallën 2) dhe koordinatorit në terren (te shkalla 3) të cilat duhet të konsistojnë tek:
 - vendndodhja e incidentit;
 - tipi(at) e ndotësit(sve);
 - sasia e ndotësit që është /ose mund të shkaktohet;
 - të dhënat meteorologjike (shpejtësia dhe drejtimi i erës, gjendja e detit dhe kushtet e baticës, temperatura e detit) dhe të dhënat mbi rrymat e detit (shpejtësia dhe drejtimi);
 - mundësia e lëvizjes së ndotësit;
 - niveli i rrezikut ndaj jetës së njerëzve dhe /ose rreziku potencial ndaj shëndetit njerëzor;
 - kapacitetet në përdorim për reagimin ndaj ndotjes;
 - rreziku nga zjarri/shpërthimi;
 - shtrirja e mundshme e dëmtimit të burimeve natyrore;
 - shtrirja e mundshme e dëmtimit të aktiviteteve ekonomike.
- mungesa e përhershme e Koordinatorit Kombëtar të Mjedisit me prani të përditshme në QNOD, për ndjekjen e gjithë problematikave që lidhen me ndotjet detare;
- mos plotësimi i saktë i raportit të situatës operacionale apo informacion shtesë për situata të caktuara operacionale;
- skemën me përgjegjësitë për reagimin ndaj aksidenteve me ndotje detare dhe të një organizimi operativ të zbatueshëm, me përfaqësues nga të gjitha autoritetet dhe institucionet e përfshira, me zonat e tyre të përgjegjësisë të ndara për secilin;
- mënyrën koordinimit dhe strukturat përkatëse të reagimit në momentet e aksidenteve apo katastrofave me ndotje detare;
- identifikimit të zonave me rrezikshmëri të lartë të aksidenteve me ndotje detare;
- identifikimit nëpërmjet skemave zonat me prioritet për mbrojtje dhe pastrim në rast të aksidenteve dhe katastrofave detare;
- përcaktimit në bashkërendim me të gjitha institucionet shtetërore apo subjekteve private dhe organizatave jo qeveritare, një politike dhe strategji kombëtare për reagimin ndaj rrjedhjeve të naftës ose të substancave të rrezikshme dhe helmuese nga aksidentet apo katastrofat detare;
- sigurimin e një niveli minimal, të ekzistencës paraprake të llojeve të përshtatshme të veglave/pajisjeve që do të përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme me qëllimin që të garantojë minimizimin e menjëhershëm të ndotjes si rezultat i aksidenteve apo katastrofave detare;

- ekzistencën e planeve që të mundësojnë dhe të sigurojnë kompensimin e dëmtimit nga ndotja;
- hartimin e planeve, metodikave dhe kurikulave për trajnimin e personelit që merr pjesë në reagimin ndaj aksidenteve apo katastrofave ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme;
- kryerjen e ushtrimeve për reagimin ndaj aksidenteve apo katastrofave detare nga ndotjet detare me naftë apo substanca të rrezikshme;
- zbatimit të marrëveshjeve ndërkombëtare për bashkëpunim dhe asistencë të ndërsjellë që vendi ynë ka me vendet që lagen nga deti Jon e Adriatik në rastet e aksidenteve apo katastrofave detare nga derdhja e naftës apo substancave të rrezikshme;
- etj.

Për të gjitha këto konkluzione mund të themi se në përgjithësi janë vlerësuar, në mënyrë krahasuese për vitet 2017, 2018 dhe 2019, burimet e informacionit që kanë shërbyer si indicie në fillimin e operacioneve në hapësirën detare, strukturat bashkëpunuese dhe drejtuese të operacioneve, mjetet detare të angazhuara në zhvillimin e operacioneve detare, si dhe format e komunikimit të përdorura.

Të gjithë këto elementë janë pasqyruar në tabelën e mëposhtme:

Indikatorët/Elementët	Viti 2019	Viti 2018	Viti 2017
Numri Operacioneve	12 (2 situata të tjera)	3	4
Burimet e informacionit (nga janë marrë informacionet)	(3) PKM (25%) (2) QBO (2) pushues (1) MBZHR (1) RB (1) Pastrimi detar (1) Prefektura Vlorë (1) Inspektorati Mjedisor	(1) PKM (1) RB (1) Kapitaneria	(1) Koordinatori mjedisit (1) PKM (1) Kapitaneria (1) Pushues/telefon
Institucione përfshirëse, bashkëpunuese	(12) MTM/Mjedisi (5) PKM (5) RB (2) AKZM (Agjencia Zonave të Mbrojtura) (2) QBO (2) Pushteti lokal (1) Kapitaneria (1) MBZHR (1) Ndërmarrje gjelbërimi (1) Pastrimi Detar	(3) Insp. Mjedisi (3) PKM (2) RB (2) Kapitaneria (1) Pushteti lokal	(4) RB; (3) Inp. Mjedisit (2) PKM; (2) Kapitaneria (2) Pushteti lokal
Mjete të angazhuara	4 mjete të RB 2 mjete të PKM 2 kamionçina 1 helikopter	2 mjete të RB	7 mjete të RB
Komunikimi	(12) telefon (5) email (3) radio VHF	(3) Telefon & Radio VHF (100%)	2 Telefon 2 Radio VHF

Burimet e informacionit, në vitin 2019 janë marrë në rrugë operative, nga oficerët e shërbimit të, PKM-së, Peshkimit, QBO-së, pushues, punonjës të pastrimit detar, etj.

Në drejtimin e 12 operacioneve, në vitin 2019, janë angazhuar strukturat e shumë institucioneve, kështu: të gjitha operacionet janë drejtuar nga inspektorët e Mjedisit dhe koordinatori i Mjedisit, të cilët kanë bashkëpunuar me oficerët e PKM-së dhe RB-së në 5

situata operationale. Gjithashtu kanë bashkëpunuar me shërbimin e Agjencisë së Zonave të Mbrojtura, QBO, Kapitanerinë, etj. Në drejtimin e operacioneve në vitin 2019 janë angazhuar 4 mjete detare të RB-së, 2 mjete të PKM-së, 2 kamionçina dhe 1 helikopter.

Gjatë vitit 2019, komunikimi në të gjitha rastet është bërë me telefon/celular, në 5 raste është shkëmbyer informacion me e-mail dhe në 3 raste është përdorur edhe radio VHF.

Reagimi ndaj një derdhje madhore të shkaktuara nga nafta duhet të kryhet duke patur parasysh mënyrat e reagimit:

- monitorimin;
- eliminimin e burimit të ndotjes;
- operacionet e reagimit në det, duke përfshirë kontrollin dhe mbledhjen e karburantit të derdhur dhe shpërndarjen kimik të tij;
- operacionet e reagimit në breg – pastrimi i vijës bregdetare dhe hedhja e materialit vajor të mbledhur;
- të sigurojë zonat e ndotura nga veprimet dhe hyrjet e paautorizuara;
- të garantojë marrjen pa pengesa të mostrave të ujit të detit dhe, nëse do të jetë e nevojshme;
- monitorimin e cilësisë së ajrit;
- të ndalojë aktivitetet e peshkimit në zonat e ndotura, nëse do të jetë e nevojshme;
- të ndalojë lundrimin dhe fluturimin mbi zonën e ndotur, sipas nevojës;
- etj.

Gjithashtu një aspekt tjetër i ndotjes detare i cili është trajtuar edhe më poshtë është se duke qenë një vend bregdetar me një ultësirë bregdetare që përshkohet nga lumenj të shumtë dhe të rrëmbyeshëm, platforma bregdetare shqiptare është një zonë e kërcënuar edhe nga rrjedhjet, derdhjet e rrezikshme ose nga ngarkesat e palejuara që mund të vijnë në det nga zona bregdetare dhe lumenjtë e vendit. Prandaj në kuadër të mbrojtjes së mjedisit detar duhet të kryhen më shumë verifikime dhe kontrole nga institucionet, në zbatim të mbrojtjes së mjedisit detar, etj., sepse kanë një ndikim dhe pasoja në:

- zhvillimin ekonomik të bizneseve që kanë lidhje me detin;
 - dëmtimi i faunës dhe florës detare;
 - dëmtimi i turizmit dhe zhvillimit të sporteve ujore;
 - prishjen e imazhit të vendit tonë;
- etj.

Duhet patur shumë kujdes mos shpërndarja e ndotjes nga nafta apo lëndët e rrezikshme sepse në momentin që ndotja prek bregun, impakti mjedisor zakonisht është më i lartë dhe pastrimi është me kompleks, harxhon më shumë kohë dhe shpenzime sesa kur reagimi kryhet gjatë kohës që ndotja është në det sepse reagimi në vijën bregdetare përfshin:

- para pastrim (përmirësimin e ndërhyrjes dhe reduktimin e mbetjeve);
- pastrimin mekanik dhe/ose manual;
- mbledhjen dhe ruajtjen e përkohshme të lëndës së grumbulluar në tokë;
- rehabilitim biologjik (duke përdorur organizma të gjalla për përshpejtimin e degradimit të karburantit);
- karakteristikat dhe tipin e vijës bregdetare;
- ndjeshmërinë e ekosistemit dhe karakteristikat biologjike të vijës bregdetare;
- llojin dhe sasinë e karburantit në breg;
- stinën e vitit dhe kushtet hidro-metereologjike;

- infrastrukturën ekzistuese në breg dhe mundësinë për vendosjen e materialit të mbledhur;
- etj.

Në këtë rast duhet që institucionet që koordinojnë veprimet sipas shkallëve të ndotjes e duhet të garantojnë që:

- burimi i ndotjes është eliminuar;
- përhapja e mëtejshme e ndotjes detare është kufizuar;
- është vendosur një skuadër vlerësimi për pastrimin e vijës bregdetare në zonat e ndotura;
- është bërë e mundur mbrojtja maksimale për gjithë personat e përfshirë në pastrimin e bregut;
- zona bregdetare e prekur është bërë gati për operacionin e pastrimit;
- janë vendosur skuadrat e ndërhyrjes dhe detyrat e pastrimit janë organizuar;
- të bëhet transporti për personelin, mjeteve teknike dhe materialit të mbledhur, dhe nëse është e nevojshme, akomodimi dhe ushqimi për personelin e përfshirë në operacionet e pastrimit;
- të jetë përcaktuar dhe rënë dakord për vend depozitimin e përkohshëm dhe final për materialin e mbledhur.

Menaxhimi i mbetjeve në rast të ndotjeve me naftë ose substanca të rrezikshme është shumë i vështirë sepse operacionet e pastrimit të ndotjes nga karburantet mund të gjenerojnë sasi të mëdha mbeturinash, të cilat duhet të hidhen në një vend mjedisor. Hedhja e mbeturinave gjatë operacioneve të reagimit ndaj ndotjes, zakonisht është veprimi më i gjatë dhe më i kushtueshëm i operacionit. Procedurat për transportin, dorëzimin, trajtimin dhe hedhjen e karburantit, mbeturinat dhe materialet me karburant duhet të jetë në pajtim me legjislacionin kombëtar dhe ndërkombëtar. Ministria përgjegjëse për mjedisin dhe autoritetet lokale, janë përgjegjëse për të gjitha operacionet dhe procedurat në lidhje me hedhjen e mbeturinave. Kujdes të veçantë duhet të bëhet nga të gjithë ata që kanë lidhje me respektimin rigoroz të rregulloreve përkatëse mbi përpunimin dhe hedhjen e mbeturinave. Ministria përgjegjëse për mjedisin duhet të përcaktojë paraprakisht, vende potenciale depozitimi për mbeturinat e karburantit në lokalitete të ndryshme përgjatë bregut. Gjithashtu ministria përgjegjëse për ambientin, duhet të përcaktojë pajisje brenda vendit që mund të bëjnë përpunimin paraprak dhe të përpunojë mbeturinat vajore, dhe të marrë parasysh marrëveshjet e bëra me pronarët e tyre për përdorimin e shërbimit të tyre në rast ndotjeje të detit. Ministria përgjegjëse për mjedisin, në bashkëpunim me prefektin e qarkut, duhet të marrë parasysh menaxhimin e mbeturinave nga rrjedhja e karburantit me qëllimin për të menaxhuar mbeturinat vajore në një mënyrë efikase dhe minimizimin e mbeturinave të krijuara nga operacionet e reagimit, duke pasur parasysh ndër të tjera përzgjedhjen te burimi, riciklimin, ripërdorimin, ruajtjen e përkohshme dhe afatgjatë, transferimet, përpunimet (paraprake) dhe depozitimin përfundimtar).

Një element tjetër i rëndësishëm që duhet vlerësuar gjatë reagimit në rast ndotjes detare është edhe reagimi për shpëtimin e kafshëve të egra është shmangja, shërimi, zvogëlimi dhe/ose monitorimi i çdo ndikimi të dëmshëm mbi kafshët e egra gjatë operacioneve të reagimit ndaj ndotjes detare. Reagimi ndaj kafshëve të egra, kur është i mundur, duhet t'u përmbahet protokolleve e praktikave më të mira të standardeve ndërkombëtare, duke i dhënë prioritet sigurisë njerëzore, gjithashtu, dhe mirëqenies së kafshëve. Në të gjitha rastet, monitorimi i shpëtimit dhe lëshimit të kafshëve të egra janë një komponent integral i procesit të rehabilitimit, duke siguruar mbështetje për përmirësimin e efikasitetit të operacioneve.

Një breshkë e rrallë deti, del e ngordhur në bregdetin e Vlorës (Syri.net

14:12, 05/06/2020)

Një breshkë deti e llojit Charetta Charetta ka dalë në bregdetin e plazhit të vjetër e ngordhur mëngjesin e kësaj të premteje. Breshka ka qenë 85 centimetra e gjatë dhe 57 centimetra e gjerë, me gjatësi të karapaksit/ zhguallit 59 centimetra.

Sipas ambientalistit Simo Ribaj breshka e detit e dalë sot në breg ka dëmtime në trup, dëmtime këto të ardhura nga goditjet dhe prerjet që ka pësuar breshka nga helikat e anijeve, apo dhe nga vetë peshkatarët. Të tilla specie janë kthyer tashmë në vizitore të rregullta të bregdetit shqiptar, teksa në Shqipëri gjejnë habitatin e përshtatshëm gjatë periudhave të ngrohta të vitit. Sipas Ribajt në shumë vende të botës të tilla specie dalin edhe në breg të detit ndërsa vetëm në Shqipëri ata nuk kanë krijuar ende habitatet e tyre, kjo edhe për shkak të ndotjes së mjedisit që ka gjatë bregdetit tonë.

Të tilla specieve dëme kolosale i shkakton plastika, prandaj ambjentalisti Ribaj bën apel për më shumë kujdes për parandalimin e ndotjes së mjedisit. Breshka e dalë sot në breg të detit në plazhin e vjetër në Vlorë është breshka e 8 e dalë në bregdetin e Vlorës që prej Janarit të 2020, 5 prej tyre kanë dalë të ngordhura në breg ndërsa të tjerat kanë rënë në rrjetat e peshkatarëve duke i lënë sërish të lira.¹⁵



Të gjitha institucionet shtetërore dhe subjektet private duhet të kenë të gjitha mjetet (detare, ajrore etj.) dhe pajisjet që parashikohen të përdoren gjatë operacioneve të reagimit ndaj ndotjes detare si dhe duhet të zbatohen standardet për mirëmbajtjen menaxhimin, shpërndarjen, ruajtjen dhe përdorimin e pajisjeve të nevojshme. Për këtë nevojitet të ndërtohet një bazë të dhënash për të gjitha pajisjet e reagimit kombëtar ndaj ndotjeve detare nga nafta, duke përfshirë dhe rezervat e shpërndarësve kimik dhe të gjitha pajisjet për reagim, duhet të mbahen në zbatim të standardeve të specifikuara në planet e mirëmbajtjes për garantimin e gatishmërisë, disponueshmërisë dhe sigurisë.

Trajnimi dhe ushtrimet në nivele të ndryshme, të personelit dhe specialistëve duhet të organizohen në mënyrë periodike sepse janë:

- për përmirësimin e bashkëpunimit dhe koordinimit ndërmjet reaguesve;

¹⁵ <https://www.syri.net/tjera/344980/foto-nje-breshke-e-rralle-deti-del-e-ngordhur-ne-bregdetin-e-vlores/>

- testimin e hallkave të drejtimit të planeve të emergjencës;
- testimin e komunikimit në të gjitha nivelet e reagimit;
- testimin e pajisjeve dhe përmirësimin e aftësive të personelit që merr pjesë në operacionet e reagimit për përdorimin e pajisjeve, artikujve dhe mjetet e tjera të operacionit të reagimit;
- fitimin e eksperiencës;
- trajnimin e anëtarëve të skuadrës së menaxhimit të incidentit, dhe grupeve të reagimit, në procesin e vendimmarrjes, drejtimit dhe menaxhimit të operacioneve të reagimit, gjithashtu, edhe në çështje të tjera të lidhura me ndotjen detare;
- analizimin e veprimeve të kryera gjatë zbatimit të planit dhe planeve rajonale të emergjencës kryesisht mbi veprimet e enteve të veçanta.

Kështu nga të dhënat e mara rezulton se në zhvillimin e këtyre operacioneve janë angazhuar personel nga QNOD (institucionet pjesëmarrëse në qendër, si: Mjedisi, RB, PKM, etj.), si dhe personel nga AKZM, QBOD, Pastrimi Detar, etj.

Personeli (në terren dhe në sallën operationale të QNOD-së), gjatë vitit 2019, është trajnuar referuar planit vjetor të trajnimeve, përkatësisht në temat:

1. Seminar “Mbi plotësimin e raportit mbi veprimtarinë 24-orëshe në QNOD dhe raportin e situatave operationale në sallën operationale”, në të cilën në total janë trajnuar 32 persona;
2. “Reagimi ndaj ndotjeve detare (hidrokarburet)”, në të cilin janë trajnuar 64 persona, nga të cilët 52 persona që punojnë në sektorin e mjedisit;
3. Stërvitje në tavolinë, me temë: “Parandalimi dhe menaxhimi i ndotjeve detare”, realizuar nga UNDP, në të cilën janë trajnuar 3 persona të sektorit të mjedisit.

Institucionet duhet të bashkëpunojnë me njëra tjetrën si në rastin konkret QNOD-ja në konsulencë me Drejtorinë e Përgjithshme Detare të mund të përcaktojnë ndonjë zonë të përshtatshme si vendstrehim, në pajtim me rezolutën A 949(23) të Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO) në lidhje me “Udhëzimet mbi vendstrehimin për anijet në nevojë për asistencë”, në varësi të një varg faktorësh mjedisore dhe klimaterike, si dhe të natyrës së incidentit. Kjo nënkupton drejtimin e një anijeje të dëmtuar në një vendstrehim, i cili mund të jetë një veprim me përparësi për parandalimin ose zvogëlimin e efekteve të dëmshme të një derdhjeje çka do të bëjë të mundur më shpejt lokalizimin e ndotjes dhe eliminimin e saj me kosto më të ulët. Sepse shpenzimet e operacioneve të pastrimit në det dhe në breg, si dhe masat e tjera të ndërmarra për të parandaluar apo zvogëluar dëmtimin nga ndotja, shpenzimet e rikuperueshme përfshijnë:

- shpenzimet e masave mbrojtëse të ndërmarra për qëllim parandalimin ose zvogëlimin e ndotjes dhe çdo humbje ose dëmtimi tjetër të shkaktuar nga këto masa;
- shpenzimet e monitorimit, marrjes së mostrave dhe analizave të tyre;
- shpenzimet e analizës së situatës;
- kompensimin e shpenzimeve që mund të kryhen në lidhje me efektin direkt (drejtpërdrejtë) apo indirekt (humbje e pastër ekonomike) e ndotjes mbi burimet natyrore dhe ekonomike;
- kompensimin e shpenzimeve të arsyeshme të pastrimit, riparimit ose zëvendësimit të pasurisë që kontaminohet nga ndotja;
- kompensimin për masat e arsyeshme të rivendosjes të ndërmarra ose që do të ndërmerren për të shpejtuar pastrimin e dëmtimit mjedisor;
- kontribute mund të jepen edhe për shpenzimet e studimeve pas ndotjes, duke përfshirë studimin për të vendosur natyrën dhe shtrirjen e dëmtimit mjedisor të shkaktuar nga

derdhja e naftës dhe për të përcaktuar nëse janë të nevojshme dhe të parashikueshme masat për rikthimin në pozitën e mëparshme.

Financimi i përgatitjes dhe kryerjes së aktiviteteve të reagimit të emergjencës do të planifikohet brenda buxhetit të miratuar për ministritë, institucionet buxhetore, shërbimet kombëtare si edhe i pushtetit lokal që merr pjesë në këto operacione. Ministritë dhe institucionet e linjës brenda buxhetit të tyre të miratuar duhet të planifikojnë financimin e veprimtarive si më poshtë:

- blerja, ndërtimi dhe shërbimi i pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes;
- shpenzimet për një pjesë të mirëmbajtjes të pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes të menaxhuara nga palët e treta;
- shpenzimet në lidhje me veprimet administrative dhe sigurimin e mbështetjes logjistike të skuadrës së menaxhimit të incidentit;
- shpenzimet në lidhje me trajnimin dhe ushtrimet në nivel zone (rajoni), kombëtar dhe ndërkombëtar;
- përgatitja e projekteve të rehabilitimit dhe aktiviteteve reaguese në rast të ndotjes detare aksidentale të shkaktuar nga anijet e mbytura në posedim të Shqipërisë;
- shpenzimet në lidhje me ndërmarrjen e masave reaguese, kur ndotësi nuk është identifikuar ose nuk është në gjendje të mbulojë shpenzimet e reagimit;
- shpenzimet e vlerësimit të rrezikut dhe përgatitjen e hartave të ndjeshmërisë;
- shpenzimet për përgatitjen e mjeteve mbështetëse të vendimit (aplikimet e programit) për zbatimin e planit.

Shpenzimet që kanë të bëjnë me eliminimin e një kërcënimi për ndotje detare, kur ndotësi është i identifikuar, shpenzimet për masat e menjëhershme për reagimin ndaj ndotjes detare, duhet të paguhet nga buxhetet e ministrive respektive para dorëzimit të pretendimit për kompensimin e shpenzimeve nga ndotësi, siguruesi i tij ose ndonjë burim tjetër. Institucioneve pjesëmarrëse do të sigurojnë burimet për aktivitetet e personave ligjore dhe privat, që kryejnë operacione të menjëhershme reagimi dhe parandalimi ndaj ndotjes (rimorkimin, luftën kundër zjarrit, shpërndarjen e shiritave kufizues, përdorimin e tankerëve, përdorimin e pajisjeve të tjera dhe shpenzime të tjera përkatëse) dhe përgatitjen vlerësimin e shpenzimeve për dhënien me qira ose në përdorim të anijeve ose pajisjeve.

- ❖ **shkalla 2** mbulon përgatitjen dhe reagimin ndaj një ndotjeje që i tejkalon mundësitë reaguese të një porti apo pajisje individuale, ose ndodhet jashtë zonës së reagimit të shkallës 1. (ku për qëllim të reagimit emergjent, i cili ushtron drejtësinë nëpërmjet një qendre operimi janë, prefekti i qarkut në bashkëpunim me agjencitë rajonale të mjedisit në bashkëpunim me Forcën Detare Shqiptare);

Në këto raste detyrimin kryesor për përgatitjen dhe reagimin e operacioneve të kësaj shkalle e kanë prefekti i qarkut dhe Forca Detare në bashkëpunim me Agjencinë Rajonale Mjedisore (ARM). Prefekti i qarkut në bashkëpunim me Forcën Detare dhe QNOD-në kanë përgjegjësinë për të përgatitur, mbajtur dhe zbatuar planin rajonal të emergjencës për zonën përkatëse të përgjegjësisë.

Prefekti i qarkut është përgjegjës drejtpërdrejtë për planëzimin, organizimin dhe kryerjen e aktiviteteve reaguese në breg në përputhje me planin rajonal të emergjencës, si edhe ligjin nr. 8756, datë 26.3.2001 “Për emergjencat civile”, i ndryshuar dhe aktet ligjore nën zbatim të tij.

Pa marrë parasysh madhësinë e incidentit, prefekti i qarkut, agjencitë rajonale të mjedisit, drejtuesit e Forcës Detare, si edhe kapiteneritë përkatëse në mënyrë të menjëhershme do të lajmërojnë QNOD-në për çdo incident me ndotje detare të ndodhur brenda zonës së tyre të mbulimit.

Plani i emergjencës në shkallën 2 do të aktivizohet nga prefekti i qarkut që ka përgjegjësinë për zonën bregdetare në të cilën ka ndodhur incidenti, ose oficeri drejtues i Forcës Detare që ka përgjegjësinë për zonën detare, nën mbikëqyrjen e Koordinatorit të Përgjithshëm Kombëtar. Para aktivizimit të planit, prefekti i qarkut ose Komandanti i Forcës Detare verifikon informacionin mbi incidentin dhe ndotjen dhe menjëherë vlerëson situatën.

Nga auditimi dhe marrja e opinioneve nëpërmjet pyetësorëve nga specialistët e mbrojtjes civile në Prefekturat e Qarkut Shkodër, Lezhë, Durrës, Fier dhe Vlorë për emergjencat dhe mbrojtjen civile si dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotjet e kryesisht nga nafta ose substanca të rrezikshme si prefektura që në juridiksionin e tyre kanë hapësira detare rezulton si më poshtë:

✚ Në përgjithësi, procesi i marrjes së masave nga prefekturat për mbrojtjen e detit nga ndotja ka filluar shumë më vonë nga viti 2012 kur ka dalë, VKM nr.480, datë 25.07.2012, “Për reagimin ndaj ndotjeve detare në Republikën e Shqipërisë”, rreth viteve 2014 – 2016 e më vonë. Nëse do të shikonim shkurtimisht historikun e zhvillimit dhe menaxhimit të emergjencave dhe mbrojtjes civile në këto prefektura për mbrojtjen civile në përgjithësi dhe të mbrojtjes së detit nga ndotjet, mënyrën e krijimit, organizimit, funksionimit, baza ligjore, strukturat, drejtimet dhe programet e ofruara, etj., kështu:

Prefektura Shkodër: Në lidhje me këtë pikë bashkëlidhur ka Planin e Ndotjes detare në të cilin janë të pasqyruar strukturat, organizimi, funksionimi dhe baza ligjore. Ndërsa me hyrjen e fuqi të ligjit nr. 139/2015 “Për Vetëqeverisjen Vendore”, Bashkia Shkodër, në strukturën e saj organizative ka krijuar Sektorin për Emergjencën dhe Mbrojtjen Civile, përgjegjëse për administrimin dhe koordinimin e situatave emergjente dhe mbrojtjen civile në rast fatkeqësive natyrore.

Prefektura Lezhë: Në përgjigje të shkresës tuaj nr.247, datë 16.04.2014, ”Mbi Përgatitjen e Planit Rajonal të Emergjencës për reagimin ndaj ndotjeve detare”, Institucioni i Prefektit të Qarkut Lezhë, është plotësisht i gatshëm për të bashkëpunuar me Flotën Detare dhe QNOD-në. Në zbatim të VKM nr.480, datë 25.07.2012, për miratimin e Planit Kombëtar të Emergjencave “Për reagimin ndaj ndotjeve detare në Republikën e Shqipërisë”, pika 3, si dhe të pikës 2.12 të Planit Kombëtar të Emergjencave, kërkojmë nga institucioni Juaj, që të dërgoni specialistët për bashkëpunim dhe përgatitur Planin Rajonal të Emergjencës, për zonën tonë Rëna Hedhur-Shëngjin-Tale-Patok-Fshati Adriatik. Për pyetësorin mbi kapacitetet reaguese ndaj ndotjeve detare lokale, do të plotësohet nga ana jonë pasi të marrim kontakt me specialistët e Flotës Detare, për të kuptuar më shumë detyrat reciproke, se çfarë kërkohet dhe kush i disponon këto forca dhe mjete.

Prefektura Durrës: Historiku për sa i përket ndotjeve detare ka filluar diku në vitet 2013-2014, kjo është pasqyruar me një mësim tregues të organizuar nga QNOD-ja dhe Forcat Detare për kontaminimin e një zone në plazhin përball shtëpisë së pushimit të ushtarakëve Plepa Durrës, ku mori pjesë dhe shefi i emergjencave pranë Prefektit të Qarkut. Prefekti i Qarkut Durrës është Kryetar i Komisionit të Përballimit të Emergjencave në qark, ku në bazë të ligjit nr.45/2019 "Për mbrojtjen civile" koordinon dhe menaxhon situatat emergjente që ndodhin në qark, kjo në bashkëpunim me të gjithë forcat operationale që janë në terren. Për emergjencat

detare është punuar shumë pak për gërshetimin e strukturave që e kanë për detyrë (këtu janë mbajtur parasysh QNOD-në, Forcat Detare, Autoritetin Portual si dhe strukturat e tjera mbështetëse që operojnë në këtë nivel). Prefekti i Qarkut i ka ndihmuar këto institucione që mbulojnë emergjencat detare nëpërmjet shefit të emergjencave të qarkut për të përmirësuar dhe zbatuar në kohë kërkesat që shpreh ligji i mbrojtjes civile. Kurse në rastin e bashkive bashkëpunimi ka qenë i plotë si në pastrimin e shtretërve të lumenjve (lumi Zezë, Erzen, lumi Ishëm) ku Prefekti ka organizuar dhe menaxhuar me të gjithë strukturat e bashkive që ka në dispozicion pastrimin deri diku të tyre. I vetmi problem aktual është grykëderdhja e lumit Erzen, ku ndotja e lumit ka arritur në nivele të larta dhe del nga kompetencat e Prefektit pasi duhet një buxhet dhe mjete më efikase për ndërhyrje.

Prefektura Fier: Që nga pranvera e vitit 2016 në Prefekturën Fier është ngritur sektori i planifikimit dhe përballimit të emergjencave civile dhe krizave, (sot Mbrojtjes Civile) me përbërje 4 (katër) persona, nga të cilët njëri përgjegjës dhe tre të tjerë specialist (një në Prefekturën Fier dhe dy të tjerët në nënprefekturat Lushnje dhe Mallakastër). Aktualisht ky sektor në administratën e Prefektit ka tre specialistë, pasi përgjegjësi është larguar në një detyrë tjetër.

Deri më sot në rajonin bregdetar i cili mbulohet nga qarku Fier nuk ka patur ndonjë fenomen të drejtpërdrejtë të kësaj natyre, përveç shkarkimeve lumore që vijnë nga ujërat e brendshme, por që nuk janë objekt i këtij plani. Për pastrimin e tyre janë angazhuar strukturat vendore që kanë kapacitete teknike dhe njerëzore si Bordi Rajonal i Ujërave dhe Kullimit, Albpetrol, Administrata e Zonave të Mbrojtura, bashkitë Fier dhe Divjakë dhe kontributet vullnetare.

Por në rast të një incidenti të mundshëm detar, nga anijet që lundrojnë në ujërat e detit Adriatik, në afërsi bregdetit të rajonit tonë, që për pasojë mund të sjellin ndotjen e tij, institucioni Prefektit të Qarkut Fier ka hartuar Planin Rajonal të Emergjencave për Reagimin ndaj ndotjeve Detare (shkalla 2) me nr.1041/1, datë 10.02.2017 të miratuar nga drejtori administrativ i QNOD-së Durrës.

Prefektura e Qarkut Fier ka gjashtë bashki, përkatësisht bashkitë; Fier (qendër qarku), Lushnje, Mallakastër, Roskovec, Divjakë dhe Patos. Por vetëm dy prej tyre kanë vijë bregdetare, përkatësisht bashkitë Fier dhe Divjakë.

Bashkitë; Në zbatim të pikës 24, paragrafi III, të VKM-së nr.965 datë 02.12.2015, në katër bashki të qarkut tonë janë ngritur struktura të përhershme të planifikimit dhe përballimit të emergjencave civile dhe krizave, konkretisht;

- Bashkia Fier (qendër qarku) - drejtori me pesë persona, njëri nga të cilët drejtor dhe katër specialist.
- Bashkia Lushnje- sektor me dy persona, nga të cilët njëri përgjegjës dhe tjetri specialist.
- Bashkia Mallakastër – sektor me tre persona, njëri përgjegjës dhe dy të tjerë specialist.
- Bashkia Roskovec një person të inkuadruar në një nga drejtoritë e tyre.
- Bashkia Divjakë dhe Patos këtë detyrë e ka deleguar si funksion të dytë.

Prefektura Vlorë: Historiku për mbrojtjen detare ka filluar në vitin 2014, referuar kësaj korrespondence: Në përgjigje të shkresës tuaj nr.247, datë 16.04.2014, "Mbi Përgatitjen e Planit Rajonal të Emergjencës për reagimin ndaj ndotjeve detare", Institucioni i Prefektit të Qarkut Vlorë, është plotësisht i gatshëm për të bashkëpunuar me Flotën Detare dhe QNOD-në. Për pyetësin mbi kapacitetet reaguese ndaj ndotjeve detare lokale, do të plotësohet nga ana jonë pasi të marrim kontakt me specialistët e Flotës Detare, për të kuptuar më shumë detyrat reciproke, se çfarë kërkohet dhe kush i disponon këto forca dhe mjete.

Çdo prefekturë ka të dhëna për ngritjen dhe mënyrën si funksionojnë strukturat e përhershme të planifikimit dhe të përballimit të emergjencave civile dhe krizave të bashkive

që ajo mbulon mbi mënyrën e organizimit, numrit të punonjësve me ndryshimet e tyre, skemat e lajmërimit për rastet emergjente, etj.

Prefekturat, nëpërmjet Sektorit të MC sipas të dhënave nga pyetësorët rezulton se në zbatim të ligjit dhe akteve nënligjore kanë hartuar planet e gatishmërisë për bashkitë që operojnë në qark. Në këto plane janë pasqyruar kapacitetet si në mjete dhe në njerëz që disponojnë këto bashki, zonat e riskut që ka qarku, mënyrat e ndërhyrjes, skema e njoftimit për të gjithë qarkun si dhe pikat e kontaktit me të gjithë strukturat operacionale si ato të gatishmërisë së përhershme (policia, ushtria, MZSH etj.) ashtu edhe strukturat e emergjencave si dhe degët territoriale që operojnë në qark. Në plan është pasqyruar Urdhri i Prefektit për ngritjen e Komisionit të Përballimit të emergjencave civile, lista me të gjithë pjesëmarrësit që marrin pjesë në këtë komision:

- Urdhrin për ngritjen e Komisionit të Planifikimit e Përballimit të Mbrojtjes Civile dhe Krizave në shkallë qarku;
- Planin e Emergjencave Civile, në shkallë qarku;
- Planet e Veprimit apo të Masave, stinore;
- Organizimin dhe drejtimin e mbledhjeve të komisionit të PPMC&K, në vlerësim të situatave emergjente natyrore, stinore.

✚ Prefekturat kanë plan mbi përballimin e emergjencave dhe mbrojtjes civile të qarkut si dhe plane për rishikimin, përditësimin dhe përmirësimin e tij po ashtu edhe plane të përgatitjes për emergjencat e mbrojtjen civile në qark për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme si dhe mënyrën e zbatimit të masave mbrojtëse.

Prefekturat kanë plane të përballimit të emergjencave civile, por ato janë edhe në fazën e rishqyrtim sepse me daljen e ligjit të ri me nr.45/2019 datë 18.07.2019 "Për Mbrojtjen Civile", sipas nenit 72 duhet të dalin aktet e reja nënligjore në zbatim të tij, dhe po sipas nenit 14 të tij duhet miratohet edhe dalja e Planit Kombëtar për Emergjencat Civile, çka do të bëjë të mundur që sipas pikës 5 të këtij neni, të harmonizohet me planin e emergjencave civile të qarkut. Ato kanë hartuar "Plani Rajonal i Emergjencave për Reagim ndaj Ndotjeve Detare" (shkalla 2)

✚ Prefekturat nuk disponojnë të dhëna lidhur me ndotjen dhe mënyrat e ndërhyrjes në këto raste për zonat e kontaminuar në det, por në disa raste ato janë informuar nga Agjencia e Mbrojtjes së Bregdetit për ndotje në vijën bregdetare kur ka pasur;

- ✚ Prefekturat nuk kanë të parashikuar në buxhetin e saj burimet dhe rezervat e nevojshme materiale dhe financiare, në rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile nga fatkeqësitë dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme, pasi planifikimi i buxhetit bëhet nga Ministria e Brendshme nga e cila ka varësi.

✚ Prefekturat nuk kanë personelin e nevojshëm dhe të trajnuar që të realizojë organizimin, bashkërendimin e veprimtarisë në rastet e emergjencave e mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme, kështu:

Prefektura Shkodër ka në strukturën e saj organike një përgjegjës zyre dhe dy specialistë, e cila nuk është e plotësuar pasi mungon një specialist. Aktualisht me strukturën që është nuk ka kapacitete për mirë menaxhimin e situatave në përgjithësi aq më tepër të ndotjes detare.

Prefektura Lezhë Sektori i PPMC&K, është ngritur në zbatim të VKM nr.655, datë.18.12.2002, i ndryshuar, me VKM nr.965, datë 02.12.2015 “Për bashkëpunimin ndërinstitucional të strukturave të drejtimit, në rastet e emergjencave civile dhe krizave”, përbëhet nga:

- | | | |
|---|-------------------------|---------------|
| - | -Përgjegjësi i Sektorit | Ndrek Mhillaj |
| - | -Specialist | - |
| - | -Specialist | - |

Në Institucionin e Prefektit nuk ka personelin e nevojshëm për ndotjen detare.

Prespektura Durrës nuk ka personel të mjaftueshëm për mbrojtjen civile si dhe nuk ka personelin e

nevojshëm për ndotjen detare.

Prefektura Fier, nuk ka personel të mjaftueshëm për mbrojtjen civile si dhe nuk ka personelin e nevojshëm për ndotjen detare.

Prefektura Vlorë Sektori i PPMC&K, është ngritur në zbatim të VKM nr.655, datë 18.12.2002, i ndryshuar, me VKM nr. 965, datë 02.12.2015 “Për bashkëpunimin ndërinstitucional të strukturave të drejtimit, në rastet e emergjencave civile dhe krizave”, përbëhet nga:

- Përgjegjësi i Sektorit Robert Skëndaj
- Specialist (dalë në pension shtator 2019)
- Specialist (dalë në pension shtator 2019)

Në Institucionin e Prefektit nuk ka personelin e nevojshëm për ndotjen detare.

✚ Prefekturat nuk kanë raporte, analiza apo informacione për gjendjen dhe masat e marra për ndjekjen e realizimin e detyrave nga bashkitë për organizimin, mënyrat e ndërhyrjeve për të vepruar, rekomandime për përmirësimin e gjendjes, në rastet e emergjencës dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme.

Sa i përket menaxhimit të emergjencave në tërësi për fenomenet e përmbytjeve, të zjarreve, të izolimit nga dëbora ka raporte në nivel lokal dhe rajonal, ndërsa për rastet e ndotjes detare në përgjithësi Institucionet e Prefektëve nuk disponojnë raporte apo analiza të këtyre ndotjeve, por thjesht informohen në rastet kur ato ndodhin dhe bashkëpunojmë me forcat detare me QNOD dhe Autoritetin Portual në zbatim të ligjit të mbrojtjes civile kur këto ndotje arrijnë në breg të detit ku detyrimisht është menaxhimi i situatës nga Institucioni i Prefektit për të pastruar pjesën e kontaminuar nëpërmjet kapaciteteve që disponon dhe zbatimit të planit të gatishmërisë deri në rehabilitimin e zonës së kontaminuar.

✚ Prefekturat nuk kanë mjete për përballimin e rasteve të emergjencave civile në inventarin e saj si dhe mjetet e nevojshme për përballje të parë me rastet emergjente dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme.

✚ Pyetjeve të ndotjes së detit nga mbetjet urbane, ujërat e përdorura (zeza), nafta dhe nënproduktet e saj, mbetje të rrezikshme, etj.; ndotjeve të lumenjve nga mbetjet urbane, ujërat e përdorura (zeza), nafta dhe nënproduktet e saj, mbetje të rrezikshme, etj.;- të ndotjes së detit nga derdhja e naftës apo mbetjeve të rrezikshme në portin që ndodhet në zonën që mbulon prefekturën juaj me pasoja në ndotjen e mjedisit detar dhe bregut të detit; - raste të kryerjes së procesit të pastrimit të ujërave të detit nga ndotjet si dhe nga derdhja e naftës apo mbetjeve të rrezikshme; - problematika të ndotjes së ujërave të detit nga basenet e portit që ndodhet në zonën që mbulon prefektura juaj; - kërkesave për zbatimin e masave ndëshkimore ndaj ndotësve të detit; - prefekturat japin këto të dhëna si më poshtë:

Prefektura Shkodër: sipas informacionit, ka raste të ndotjes së bregut të lumit Kir nga inertet e depozituara ilegalisht pranë këtyre brigjeve, për këto raste Bashkia Shkodër ka ndërmarrë veprime për largimin dhe sistemin e tyre herë pas here, nëpërmjet strukturave të shërbimeve publike, pranë saj. Gjithashtu ka patur ndotje të lumit Buna nga hedhja e kafshëve të ngordhura, për të cilën është bashkëpunuar edhe me palën Malazeze për pastrimit e tyre, ndërkohë që ju është kërkuar strukturave ligj zbatuese vënia para përgjegjësisë ligjore të personave përgjegjës.

Prefektura Lezhë: sipas të dhënave në bregdetin e Lezhës mbetet problematike prej disa vitesh ndotja e bregdetit të Kunes, në Shëngjin, në të cilën shfaqet çdo vit një përbërje gjysmë likuide, ngjyrë jeshile e errët, e cila mban një aromë të pakëndshme. Kjo ndotje ka shkaktuar dëme në potencialin turistik të zonës. Si reagim ndaj këtij fenomeni, institucioni i Prefektit të Qarkut Lezhë ka organizuar takime të shpeshta, që prej datës 24.06.2019, kur u zhvillua edhe takimi i parë me të gjithë aktorët lokalë, të cilët mund të përfshiheshin në zgjidhjen e situatës. Por duke

qenë një fenomen i pa hasur në vendet e tjera, mendimet e shkakut të ndotje kësaj lagune, si dhe idetë e zgjidhjes së këtij problem kanë qenë të ndryshme dhe kontradiktore. Në mungesë të një studimi të mirëfilltë, që do të përcaktojë shkaqet dhe rekomandimet për zgjidhje, kjo situatë vijon të mbetet e paqartë.

Në lidhje me ndotjen detare nga ndotjet urbane, problem shqetësues vijon të mbetet ndotja e bregdetit nga aktivitetet turistike gjatë sezonit turistik me mbetje plastike, si dhe ndotja e lumenjve me plastika dhe mbetje spitalore. Kjo çështje ka mbetur në përgjegjësi të Inspektoratit Shtetëror të Mjedisit, Pyjeve, Ujërave dhe Turizmit, jashtë planeve të masave emergjente, në zbatim të ligjeve dhe akteve nënligjore në fuqi në lidhje me mbrojtjen e mjedisit.

Meqenëse ndotja e detit dhe e lumenjve nga mbetjet urbane dhe nga ujërat e shkarkimeve industriale nuk janë përfshirë në planin e masave emergjente, instrumenti të cilin kemi përdorur për të ndikuar në përmirësimin e situatës është komunikimi me inspektoratin mjedisor, për të nxitur inspektimet, si dhe aksionet e pastrimit që zhvillohen para sezonit turistik. Aksione pastrimi ndërinstitucionale janë zhvilluar çdo vit, por që nuk mjafton aspak për të pasur një zgjidhje për ndotjen e lumenjve nga mbetje të ndryshme.

Prefektura Durrës: sipas të dhënave të saj rezulton se aktualisht ka qenë vetëm një rast në basenin e portit një ndotje (naftë) por e cila u eliminua me ndërhyrjen e strukturave emergjente për ndotjen që ka vet porti. Këtu kemi parasysh që në port operojnë struktura private të pastrimit dhe mbetjeve të akuariumit të portit. Për këtë qark problem mbetet ndotjet në lumin Erzen, lumi Zezë, lumi Ishëm ndotje që vijnë si rezultat i prurjeve edhe nga prefektura të tjera. Në këtë rast mund të themi që vet Institucioni i Prefektit në vitin 2016-2017-2018-2019 ka organizuar herë pas herë aksione pastrimi shtretërve të lumenjve me strukturat emergjente në qark. Gjithashtu ka problematika kryesisht në basenin e Portit Durrës si dhe në plazhin e Durrësit megjithëse për plazhin kryesisht nga Shkëmbi i Kavajës deri në Durrës, operon një ndërmarrje e veçantë pastrimi që varet nga Bashkia Durrës (Ndërmarrja Komunale Plazh) e cila bën në mënyrë sistematike pastrimin e kësaj vije bregdetare, kurse për pastrimin e basenit të portit operojnë 2 firma pastrimi.

Prefektura Fier: sipas informacionit në të kaluarën ka patur ndotje, por tani këto lloj ndotjesh janë minimizuar. Ky fenomen ka qenë prezentë në lumin Gjanica që derdhet në lumin Seman si dhe në kolektorin Rokovec- Hoxharë që derdhet në detin Adriatik. Për sa më sipër nga Inspektorati Shtetëror i Mjedisit, Pyjeve dhe Ujërave (ISHMPU) dhe Agjencia Rajonale e Mjedisit (ARM) është bërë i mundur:

- identifikimi dhe evidentimi i pikave dhe subjekteve që ushtrojnë veprimtarinë e tyre në zonën përgjatë baseneve ujore lumore;
- marrja e masave nga subjektet për mbylljen apo riparimin e pikave apo linjave të amortizuara, që shkaktonin rrjedhje, si nga Rafineritë e Naftës në Ballsh dhe Fier, nga Albpetrol sh.a në vendburimet dhe dekantimin e naftës në Visokë, derdhjet e të cilave përfundonin në lumin Gjanicë, rrjedhjet nga një linjë nafte e Albpetrol në Zharrës derdhjet e së cilës përfundonin në përroin e këtij fshati, në rrjedhjet nga linjat e naftës të Albpetrol dhe Bankers Petroleum që derdheshin në kolektorin Rokovec-Hoxhar dhe përfundonin në detin Adriatik;
- mos lejimi dhe ndalimi e ndëshkimi i subjekteve apo individëve, për derdhje të hidrokarbureve dhe mbetjeve urbane në basenet ujore;
- pastrimi dhe rehabilitimi i lumit Gjanicë, që tashmë ka përfunduar, si dhe pastrimi disa vite më parë i kolektorit Roskovec-Hoxharë, përkatësisht nga bashkia Fier dhe Bordi Rajonal Ujërave dhe Kullimit Fier;

- pastrimi i mbetjeve urbane në gryk derdhjeve të lumenjve nëpërmjet mjeteve të Bordit Rajonal të Ujërave Fier;
- pastrimi i vijës bregdetare nga bashkitë dhe Njësitë Administrative përkatëse të tyre me angazhimet sezonale si nëpërmjet strukturave shtetërore, nga kontributet vullnetare, nga kompania Albpetrol sh.a, Bankers Petroleum, Albstar sh.p.k, Agbes sh.p.k dhe shoqëria civile;
- vendosja e barrierave metalike në lumin Gjanica dhe kolektorin Roskovec-Hoxharë, për pritjen dhe pastrimin e mbetjeve që vijnë, para se ato të përfundojnë në det;
- monitorimi, kontrolli dhe raportimi i vazhdueshëm te prefekti, nga agjencitë ligj zbatuese si nga ARM dhe ISHPMU, Policia Vendore dhe ajo Kufitare etj.

Prefektura Vlorë: sipas informacionit në bregdetin e Vlorës zonë me risk dhe që paraqet problematikë është zona e plazhit të Zvërnecit kjo për shkak të afërsish me zonën e Petroliferës vend i depozitimit të karburanteve, e cila ka sjell në disa raste dhe fenomenin e ndotjes detare por që janë eliminuar nga vetë stafi i saj pasi janë të pajisur me të gjitha mjetet për pastrimin detar njëkohësisht për një rast janë të gjobitur dhe me vlerën 1(një) milion lekë të reja dhe kthimin në identitet të zonës.

Në lidhje me ndotjen detare nga ndotjet urbane, problem shqetësues vijon të mbetet ndotja e bregdetit nga aktivitetet turistike gjatë sezonit turistik me mbetje plastike, si dhe ndotja e lumenjve me plastika dhe mbetje spitalore. Kjo çështje ka mbetur në përgjegjësi të Inspektoratit Shtetëror të Mjedisit, Pyjeve, Ujërave dhe Turizmit, jashtë planeve të masave emergjente, në zbatim të ligjeve dhe akteve nënligjore në fuqi në lidhje me mbrojtjen e mjedisit. Megjithatë ndotja e detit dhe e lumenjve nga mbetjet urbane dhe nga ujërat e shkarkimeve industriale nuk janë përfshirë në planin e masave emergjente, instrumenti të cilin kemi përdorur për të ndikuar në përmirësimin e situatës është komunikimi me inspektoratin mjedisor, për të nxitur inspektimet, si dhe aksionet e pastrimit që zhvillohen para sezonit turistik. Gjithashtu aksione pastrimi ndërinstitucionale janë zhvilluar çdo vit, por që nuk mjafton aspak për të pasur një zgjidhje për ndotjen e lumenjve nga mbetje të ndryshme.

- + Nga të dhënat rezulton se prefekturat nuk kanë realizuar pyetësorë me qytetarin, subjekte privatë, etj., në marrjen e opinioneve për cilësinë e shërbimit të ofruar nga strukturat shtetërore mbi mënyrën e menaxhimit, përballimit dhe eliminimit të rasteve emergjente si dhe pyetësorë me qytetarin, subjekte privatë për ndotjet dhe pastërtinë e ujërave detare.
- + Pyetjeve drejtuar prefekturave se si mendohet nga ana juaj të jetë perspektiva e zhvillimit të administrimit të sistemit të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe se çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e pastërtisë dhe cilësisë së ujërave detare si dhe në menaxhimin e rasteve të ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme në funksion ruajtjes mjedisit, mbrojtjes së shëndetit të njerëzve, zhvillimit të veprimtarive ekonomike, zhvillimin e sporteve ujore, turizmit dhe rruajtjen e biodiversitetit, ato i përgjigjen si më poshtë:

Prefektura Shkodër, nga ana e saj jep këto mendime për përmirësim si: duhet që struktura e MC në nivel Prefekturë të plotësohet me strukturë, deri në nivel Drejtorie, duke përfshirë në strukturën e saj:

- specialistë inxhinierë për ndotjen,
- inxhinier hidrologjik,
- inxhinier elektronike,
- ushtarak për planifikim.
- ushtarak për organizim operacional,

- qendër monitorimi dhe inspektimi në terren dhe në objektet (4-5 specialistë)
- qendër trajnimi (2-3 specialistë)
- si dhe sipas Bashkisë Shkodër duhet të krijohen struktura shtetërore të veçanta për administrimin dhe monitorimin e aktivitetit ujqor pranë brigjeve bregdetare. Brenda kësaj strukture të ketë specialistët e nevojshëm për identifikim dhe ndërhyrjen e menjëhershme të problematikave të shfaqura.

Prefektura Lezhë, nga ana e saj jep këto mendime për përmirësim si

- Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile, të jetë strukturë në vartësi të Kryeministrit, (sot më shumë rendësi i jepet ZOS (zyrë informative), se sa AKMC (strukturë për planifikimin, përballimin dhe menaxhimin e situatave nga fatkeqësitë natyrore dhe ato njerëzore), pra këto struktura duhet të bëhen 1 (një);
- Ndërtimi i strukturës të Mbrojtjes Civile në shkallë qarku, ku të përfshihen:
 - drejtuesi i strukturës;
 - përgjegjës për planifikimin dhe trajnimin;
 - përgjegjës për menaxhimin e situatave, përfshi bashkëpunimin me ushtrinë, policinë dhe MZSH;
 - specialist;
 - shofer.
- buxhet të posaçëm për Mbrojtjen Civile, (brenda buxhetit të Institucionit të Prefektit të Qarkut), për ndërhyrje të menjëhershme në fazën e parë të situatës emergjente si dhe për trajnimin e strukturave të mbrojtjes civile në shkallë qarku, të vullnetarëve, etj.;
- kushtet e punës të jenë më të përshtatshme, konkretisht të këtë:
 - zyrë ose zyrë-sallë operationale, për marrjen, përpunimin dhe dërgimin e informacioneve, si dhe drejtimin e operationeve në rastet e situatave emergjente;
 - pajisje elektronike institucionale për komunikim, informim dhe përcjellje të situatave në kohë reale në të gjitha shkallët, qendrore e lokale;
 - mjete transporti për ndjekjen e situatës në terren dhe dhënien e ndihmës në vendngjarje;
 - uniformë të posaçme, dalluese për personelin e emergjencave dhe vullnetarët.

Prefektura Durrës, nga ana e saj jep këto mendime për përmirësim si strukturat që janë përgjegjëse duhet të fuqizohen me:

- mjete,
- infrastrukturë,
- burime njerëzore dhe kapacitete të specializuara;
- burime financiar në mbrojtje të mjedisit gjë e cila mungon;
- duhet të krijohet një drejtori e veçantë ku të përmbliohen të gjithë aktorët kryesorë që punojnë në këtë drejtim pasi kështu mund të përballohen më mirë këto emergjenca detare, duke eliminuar përgjegjësitë nga një institucion te tjetri;
- pajisjes me radio të gjithë strukturave emergjente në qark, duke bërë të mundur thithjen e informacionit në kohë reale.

Prefektura Fier, nga ana e saj jep këto mendime për përmirësim si:

- duhen parë praktikat ligjore dhe ato të organizimit të vendeve që kanë përvojë në këtë fushë ose praktikave të vendeve perëndimore të ngjashme me vendin tonë;
- duhen pyetur ekspertët të fushës mjedisore dhe asaj detare, dhe

- për këtë qëllim është në fazë riorganizimi inspektorati shtetëror përkatës që mbulon fushën e mjedisit dhe ujërave.

Prefektura Vlorë, nga ana e saj jep këto mendime për përmirësim si:

- Ndërtimi i strukturës të Mbrojtjes Civile në shkallë qarku, ku të përfshihen:
 - drejtuesi i strukturës;
 - përgjegjës për planifikimin dhe trajnimin;
 - përgjegjës për menaxhimin e situatave, përfshi bashkëpunimin me ushtrinë, policinë dhe MZSH;
 - specialist;
 - shofer.
- buxhet të posaçëm për Mbrojtjen Civile, (brenda buxhetit të Institucionit të Prefektit të Qarkut), për ndërhyrje të menjëhershme në fazën e parë të situatës emergjente si dhe për trajnimin e strukturave të mbrojtjes civile në shkallë qarku, të vullnetarëve, etj.;
- kushtet e punës të jenë më të përshtatshme, konkretisht të këtë;
 - zyrë ose zyrë-sallë operationale, për marrjen, përpunimin dhe dërgimin e informacioneve, si dhe drejtimin e operationeve në rastet e situatave emergjente;
 - pajisje elektronike institucionale për komunikim, informim dhe përcjellje të situatave në kohë reale në të gjitha shkallët, qendrore e lokale;
 - mjete transporti për ndjekjen e situatës në terren dhe dhënien e ndihmës në vendngjarje;
 - uniformë të posaçme, dalluese për personelin e emergjencave dhe vullnetarët.

- ❖ **shkalla 1** mbulon përgatitjen dhe reagimin ndaj një ndotjeje të vogël brenda apo në afërsi të një porti apo pajisje individuale dhe që mund të përballohet me burimet e tyre. (ku për qëllim të reagimit emergjent, i cili ushtron drejtimin nëpërmjet një qendre operimi janë, operatorët dhe menaxherët e një instalimi detar, porteve ose autoriteteve portuale, Drejtoria e Përgjithshme Detare);

Në këto raste operuesit dhe menaxherët e të gjitha instalimeve në breg, duke përfshirë portet, kantieret detare, vendet e transferimit të karburanteve, platformat detare (duke përfshirë pajisjet dhe platformat), linjat e tubave dhe anijet nga të cilat mund të ndodhë ndonjë derdhje karburanti ose substance të rrezikshme dhe helmuese në mjedisin detar, janë përgjegjës (vetë ose qiramarrësit) për përgatitjen e planeve lokale të emergjencës dhe për mirëmbajtjen e kapaciteteve reaguese të mjaftueshme për reagimin fillestar ndaj incidentit me ndotje që mund të ndodhë në pajisjet e tyre. Në veçanti, përgjegjësinë për përgatitjen dhe aktivitetet reaguese në mjediset e portit e ka drejtuesi i portit apo autoritetit portual përkatës. QNOD-ja në konsultim me ARM-në dhe Forcën Detare përkatëse, duhet të përcaktojë zonën e saktë të përgjegjësisë të çdo mjeti apo platforme detare.

Operatori/menaxheri i çdo porti apo autoriteti portual, pajisjeje në breg apo instalimi në det do të emërojë nga stafi i tij, një person përgjegjës për aktivitetet në lidhje me përgatitjen dhe reagimin, dhe në veçanti për zbatimin e planit lokal të emergjencës të shkallës 1. Ky person emërohet si “kontrolluesi i incidentit”. ARM-ja dhe Drejtoria e Përgjithshme Detare janë përgjegjëse për monitorimin e operationeve reaguese të kryer gjatë operationeve të shkallës 1. Plani i emergjencës në shkallën 1 aktivizohet nga kontrolluesi i incidentit i portit, autoritetit

portual, pajisjeve detare dhe në breg në ato zona përgjegjësie ku ka ndodhur incidenti me ndotje. Drejtoria e Përgjithshme Detare dhe kapitaneritë përkatëse të portit duhet të sigurojnë që të gjitha anijet që futen në detin territorial të Republikës së Shqipërisë, ujërat e brendshëm, porte, terminale, instalimet detare, siç kërkohet nga rregulloret e Organizatës Ndërkombëtare Detare, të kenë një plan emergjence ndaj ndotjes detare në bord (SOPEP). Në rast të një rrjedhjeje të mundshme nga ndonjë anije, kapiteni i anijes është përgjegjës për lajmërimin e autoriteteve bregdetare, si dhe të sigurojë fillimin menjëherë të përpjekjeve për të vënë nën kontroll rrjedhjen. Në varësi të rrethanave dhe burimeve/mjeteve në dispozicion, kapiteni mund të urdhëroj fillimin e operacionit reagues.

Nga auditimi dhe marrja e opinioneve nëpërmjet pyetësorëve nga specialistët në Drejtorinë e Përgjithshme të Detare Durrës, Drejtoritë e Porteve Lezhë, Vlorë dhe Sarandë për emergjencat, mbrojtjen e mjedisit dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotjet e kryesisht nga nafta ose substanca të rrezikshme rezultoi si më poshtë:

Drejtoria e Përgjithshme Detare në përgjigje të pyetësorit drejtuar për ndotjet detare si:

- për historikun e zhvillimit të institucionit tuaj dhe të katër porteve Shëngjin, Durrës, Vlorë dhe Sarandë në varësi tuaj të sistemit mbrojtjes porteve dhe detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës ose lëndëve të rrezikshme ose të ndotjeve të menjëhershme në raste katastrofash apo aksidentesh, mënyrën e krijimit, organizimit, funksionimit, menaxhimit, pajisjet dhe mjetet, baza ligjore, drejtimet dhe programet e ofruara, etj., në funksion të ruajtjes mjedisit, mbrojtjes biodiversitetit, habitateve, të faunës dhe florës së egër, shprehet se: Kapitaneritë e Porteve, nën varësi të Drejtorisë së Përgjithshme Detare, ushtrojnë funksionin e tyre dhe kanë në juridiksion portet dhe radat përkatëse, sipas ligjit nr. nr. 9251, datë 08.07.2004 “Kodi Detar Shqiptar i ndryshuar”, Neni 9, pika (b);
- nëse ka strategji për mbrojtjen e detit nga ndotjet ku të jenë të përcaktuara objektivat drejtimet, politikat, në përputhje me drejtimet e strategjinë e Qeverisë, ndërsa shprehet se, në lidhje me reagimin ndaj ndotjes detare është nxjerrë:
 - o VKM nr. 480, datë 05.07.2012 “Për miratimin e planit kombëtar të emergjencave, për reagimin ndaj ndotjes detare në Republikën e Shqipërisë gjithashtu edhe,
 - o VKM nr.1104, dt 28.12.2015 Për miratimin e kërkesave për parandalimin e shkarkimit të mbetjeve, të krijuara nga anijet dhe tepricat nga ngarkesat, në det.
- nëse ka Drejtoria e Përgjithshme Detare plane të emergjencës për reagimin ndaj ndotjes detare aksidentale nga nafta, lëndë të rrezikshme ose nga derdhja e mbetjeve të ndryshme ajo përsëri i referohet planit emergjencës për reagimin ndaj ndotjes VKM nr. 480, datë 25.07.2012 “Për miratimin e planit kombëtar të emergjencave, për reagimin ndaj ndotjes detare në Republikën e Shqipërisë;
- ka dijeni Drejtoria e Përgjithshme Detare nëse Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë dhe portet terminale privatë Porti Vlora 1, Porto Romano, Poti i naftës ARMO kanë një person përgjegjës për aktivitetet në lidhje me përgatitjen, reagimin, dhe në veçanti për zbatimin e planit të emergjencës në rastet e ndonjë derdhje karburanti ose substancë e rrezikshme në mjedisin e tyre detar për këtë shprehet se Drejtoria e Përgjithshme Detare disponon Planet e Emergjencës se Reagimit ndaj Ndotjeve Detare për Portet Shëngjin, Durrës, Vlorë dhe Sarandë si edhe të porteve terminale

privatë Porti Vlora 1, Porto Romano për të cilat jep të dhëna të detajuara me persona dhe kontaktet e tyre;

- nëse ka Drejtoria e Përgjithshme Detare, të identifikuar zonat me rrezikshmëri të lartë të aksidenteve me ndotje detare, për këtë shprehet se bazuar në VKM nr. 480, datë 25.07.2012 ,QNOD-ja, është përgjegjëse për garantimin e këtij vlerësimi të rrezikut, dhe vlerësimit të ndjeshmërisë së zonës bregdetare, e cila përgatitet në bashkëpunim me administratën kombëtare kompetente për mbrojtjen e mjedisit dhe natyrës, ministrinë përgjegjëse për hidrokarburet, si dhe institucionet kombëtare përkatëse.
- nëse janë të evidentuara nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, raste të incidenteve aksidentale që kanë shkaktuar ose kanë rrezikuar të shkaktojnë ndotje të detit dhe të bregdetit në vendin tonë nga nafta apo lëndë të rrezikshme, për këtë jep këto të dhëna si, Drejtoria e Përgjithshme Detare, nëpërmjet strukturave të saj ka identifikuar të gjitha rastet e incidenteve dhe aksidenteve me pasojë ndotjen e ambientit detar në rada dhe në porte. Që prej periudhës së funksionimit të DPD janë identifikuar tre incidente me pasojë ndotjen e ambientit detar të cilat janë :

1. *Incidenti i ndodhur në portin Durrës në datën 21.10.2016 nga anija kontejnerë “Talia F”, e cila shkaktoi ndotje në port gjatë operacionit të shkarkimit të mbetjeve vajore pranë Shqërisë “Pastrimi Detar”. Ambienti detar u pastrua nga kjo shoqëri, sipas detyrimeve të kontratës që ajo kishte me portin detar. Shpenzimet e pastrimit u paguan nga siguracioni i anijes;*
2. *Incidenti i ndodhur në portin PLA Vlorë në datën 22.05.2016 nga anija cisternë “H. Ismail Kaptan”. Kjo anije gjatë shkarkimit të karburantit në tubacionet e terminalit shkaktoi ndotje të portit si pasojë e çarjes së njërit nga tubave të shkarkimit. Pastrimi i ambientit detar u bë nga vetë Petrolifera nëpërmjet faciliteteve të saj;*
3. *Incidenti i ndodhur në portin Durrës në datën 24.12.2015 nga anija pasagjere “Bridge”. Kjo anije shkaktoi ndotje të portit Durrës si pasojë e tejmbushjes së depove të mbetjeve vajore. Ambienti detar u pastrua nga kjo shoqëria “Pastrimi Detar”, sipas detyrimeve të kontratës që ajo kishte me portin detar.*
Me masat që mori DPD dhe Kapitaneria e Portit Durrës dhe Vlorë për rastet e sipër përmendura, përveç organizimit të punës dhe ngritjes së komisioneve investiguese sipas Kodit të investigimeve detare, nuk e lejoi largimin e anijeve nga porti pa garantuar më parë garancinë financiare që u përdor nga shoqëritë e pastrimit për pastrimin e ambientit detar.
4. *Nuk jepen të dhëna për ndotjen e fundit në Porto Romano të konstatuar edhe nga media e cila është pasqyruar që në fillim të materialit.*

- janë të evidentuara nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, raste të qëllimshme që kanë shkaktuar ndotje të detit dhe të bregdetit në vendin tonë nga derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet që kalojnë në ujërat tona detare ose që ankorohen në portet tona apo nga anijet e flotës tonë detare apo anije të peshkimit që ankorohen në port, për këtë shprehet se Drejtoria e Përgjithshme Detare është pjesë dhe ka akses të plotë në sistemin satelitor për vëzhgimin dhe monitorimin e ambientit detar shqiptar “CleanSeaNet”. Ky sistem informon në mënyrë të vazhdueshme me e-mail nëse anije të ndryshme mund të shkaktojnë ndotje në ujërat e Republikës së Shqipërisë gjatë kalimit paqësor të tyre. Praktika që ndiqet në këto raste është inspektimi i anijeve të dyshuara nga ana e Sektorit të Kontrollit Shtetëror Portal pranë DPD.
- nëse ka hartuar Drejtoria e Përgjithshme Detare raporte për Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjetikës mbi gjendjen e përgatitjes për reagimin ndaj një ndotje detare në raste aksidentesh nga derdhjet e naftës, substanca të rrezikshme apo derdhje nga anijet të mbetjeve të ndryshme ajo shprehet se Bazuar në VKM nr.480, datë

25.07.2012 “Për miratimin e planit kombëtar të emergjencave, për reagimin ndaj ndotjes detare në Republikën e Shqipërisë, Drejtoria e Përgjithshme Detare ka rol monitorues dhe bashkëpunues me institucionet e tjera që ushtrojnë funksionin e tyre në fushën e detarisë dhe jo rol reagues, të cilat mendojmë se nuk e përjashtojnë DPD nga hartimi raporteve informuese për instancat e prore;

- nëse ka Drejtoria e Përgjithshme Detare, shkëmbime të dhënash dhe njoftime nga autoritetet e vendeve homologe të cilat lagen nga deti Jon dhe Adriatik për raste të konstatuara nga ana e tyre të anijeve të cilat kanë ndotur ose rrezikojnë të ndotin ujërat detare me derdhje të mbetjeve të ndryshme ose të derdhjes së naftës apo lëndëve të rrezikshme, për këtë jepet ky informacion, nga ku janë dy raste për të cilat është vepruar si më poshtë: *Bazuar në VKM nr. 480, datë 25.07.2012 “Për miratimin e planit kombëtar të emergjencave, për reagimin ndaj ndotjes detare në Republikën e Shqipërisë, Drejtoria e Përgjithshme Detare ka rol monitorues dhe bashkëpunues me institucionet e tjera që ushtrojnë funksionin e tyre në fushën e detarisë.*

Kemi dy raste për ndotje të dyshuar nga SAR - Roma(Itali), informacion i përcjellë nëpërmjet e-mail QNOD për të kryer verifikimin e mëtejshëm të ngjarjes, konkretisht:

1- Mbështetur në e-mail njoftues të datës 04.06.2019, nga OCT i Kapitanerisë pranë QNOD, dërguar Drejtorit të Drejtorisë së Përgjithshme Detare mbi “Verifikimin e mëtejshëm për një ndotjeje të verifikuar, të dyshuar nga Sari i Romës Italiane se është kryer nga anija me këto të dhëna:

M/V “**BERGFJORD**”

IMO: 9012989

MMSI: 201100149

Call Sign: ZADP8

Flag: Albania [AL]

AIS Vessel Type: Cargo

Gross Tonnage: 1999 t

Deadweight: 3015 t

Length Overall x Breadth Extreme: 82.2m × 12.5m

Year Built: 1991

U përpilua raporti investigimit me nr. 1569 prot., datë 05.06.2019.

(nuk jepen të dhëna çfarë u konstatua nëpërmjet këtij raporti)

2- Mbështetur në MEMO-n e datës 02.08.2019, nga z. Ermal Tushaj, Përgjegjës në Sektorin e Kordinimit, Kapitanerisë Porteve (DPD) pranë QNOD, dërguar Drejtorit të Drejtorisë së Përgjithshme Detare mbi “Verifikimin e mëtejshëm për një ndotjeje të dyshuar nga SAR, Roma, Itali, se është kryer nga anija me këto të dhëna:

M/V “**RAFAELO**”

IMO: 8611192

MMSI: 201100124

Call Sign: ZAD N3

Flag: Albania [AL]

AIS Vessel Type: Cargo

Gross Tonnage: 1984 t

Deadweight: 3223 t

Length Overall x Breadth Extreme: 89.32m × 12.5m

Year Built: 1989

U përpilua raporti investigimit me nr. 1997/1 prot., datë 05.08.2019.

(nuk jepen të dhëna çfarë u konstatua nëpërmjet këtij raporti)

- ekziston në Drejtorinë e Përgjithshme Detare, plan që të mundësojë dhe të sigurojë kompensimin e dëmtimit nga ndotja për këtë shprehet se kompensimi i dëmit nga ndotja kryhet me parimin “ndotësi paguan”. Për këtë DPD në rastet e ndotjeve nga anijet merr të gjitha masat për mos lejimin e largimit të anijeve ndotëse pa siguruar më parë garancinë financiare nga siguracionet e anijeve, e cila do të përdoret për pastrimin e ambientit detar; (për këtë nuk jepet më shumë informacion i detajuar me raste konkrete)
- ka vendosur sanksione Drejtoria e Përgjithshme Detare, ndaj ndotësve të mjedisit detar si rezultat i derdhjes së mbetjeve të ndryshme ose të derdhjes së naftës apo lëndëve të rrezikshme për këtë rezulton se:
 - 1- *Në portin e Durrësit, pas denoncimit nga ana e pasagjerëve pranë strukturave të DPD, me Urdhër Nr. 491/1, datë 24.12.2015 u ngrit grupi i punës “Për verifikimin e ndotjes detare në akuariumin e portit të Durrësit nga anija pasagjere F/B”BRIDGE”. Grupi i punës ushtroi kontroll të detajuar dhe konstatoi kryerjen me dashje të ndotjes nga ana e ekuipazhit. Për këtë arsye u vendosen dy penalitete nga ana e DPD-së;*
 - 2- *Në portin e Vlorës në datën 06.04.2020 bazuar në aktin e inspektimit në datën 20.02.2020 në bordin e anijes pasagjere ST.DAMLAN për përzierje dhe mos deklarim të mbetjeve të ngurta sipas planit të menaxhimit të mbetjeve në bord në përputhje me aneksin 5 të konventës Marpol.*
- ka të dhëna raporte analiza Drejtoria e Përgjithshme Detare për Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë dhe portet terminale privatë Porti Vlora 1, Porto Romano, Poti i naftës ARMO mbi gjendjen dhe kapacitetet e pajisjeve të reagimit fillestar ndaj incidenteve me ndotje që mund të ndodhë në pajisjet e tyre të instaluar në breg, në portet, kantieret detare, vendet e transferimit të karburanteve, platformat detare, linjat e tubave nga të cilat mund të ndodhë ndonjë derdhje karburanti ose substancë e rrezikshme në mjedisin e tyre detar, për këtë jepet ky informacion: *bazuar në VKM nr. 480, datë 25.07.2012 “Për miratimin e planit kombëtar të emergjencave, për reagimin ndaj ndotjes detare në Republikën e Shqipërisë, të gjitha pajisjet e shpërndara industrisë lokale dhe autoriteteve të zonës (rajonit), qëndrojnë pronë e QNOD-së si pjesë e një inventari të pajisjeve për reagimin kombëtar ndaj rrjedhjeve të karburanteve. QNOD-ja mban një bazë të dhënash për të gjitha pajisjet e reagimit kombëtar ndaj ndotjeve detare nga nafta, duke përfshirë dhe rezervat e shpërndarësve kimik. Të gjitha pajisjet për reagim, mbahen në zbatim të standardeve të specifikuara në planet e mirëmbajtjes të bëra nga QNOD-ja për garantimin e gatishmërisë, disponueshmërisë dhe sigurisë;*
- Drejtoria e Përgjithshme Detare, nuk ka të dhëna për zonën e saktë të përgjegjësisë për të gjitha instalimet në breg, duke përfshirë portet, kantieret detare, vendet e transferimit të karburanteve, platformat detare, pajisjet, linjat e tubave, nga të cilat mund të ndodhë ndonjë derdhje karburanti ose substance të rrezikshme në mjedisin detar, sepse për këtë nuk jepet asnjë shpjegim;
- Drejtoria e Përgjithshme Detare nuk ka raporte monitorimin për organizimin e operacioneve reaguese në rast të ndonjë derdhje karburanti ose substance të rrezikshme në mjedisin detar, sepse për këtë nuk jepet asnjë shpjegim;
- ka të ndërtuar Drejtoria e Përgjithshme Detare një bazë të dhënash për të gjitha pajisjet e reagimit kombëtar ndaj ndotjeve detare nga nafta, të cilat do të mbahen për garantimin e gatishmërisë, disponueshmërisë dhe sigurisë, për këtë sqaron se *QNOD-ja mban një bazë të dhënash për të gjitha pajisjet e reagimit kombëtar ndaj ndotjeve detare nga nafta, duke përfshirë dhe rezervat e shpërndarësve kimik, sepse edhe planet e emergjencës së porteve miratohen nga QNOD;*

- ka Drejtoria e Përgjithshme Detare, procedurat për transportin, dorëzimin, trajtimin dhe hedhjen e karburantit, mbeturinave dhe materialet me karburant si dhe të miratuara vendet e hedhjes së tyre në rast të ndotjeve me naftë ose substanca të rrezikshme, për këtë sqaron se *Sipas VKM nr. 371, datë 11.6.2014 "Për miratimin e rregullave për dorëzimin e mbetjeve të rrezikshme dhe të dokumentit të dorëzimit të tyre"* Transportuesi dhe marrësi i mbetjeve të rrezikshme janë persona, fizikë ose juridikë, të pajisur me lejen e mjedisit sipas fushës III.1, të shtojcës së ligjit nr. 10081, datë 23.2.2009, "Për licencat, autorizimet dhe lejet në Republikën e Shqipërisë", dhe me licencën III.2.B, të fushës III të vendimit nr. 538, datë 26.5.2009, të Këshillit të Ministrave, "Për licencat dhe lejet që trajtohen nga/apo nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Licencimit (QKL) dhe disa rregullime të tjera nënligjore të përbashkëta".

Bazuar në:

- Ligj nr. 9428, datë 13.10.2005 Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën Ndërkombëtare Detare "Për krijimin e lehtësive për trafikun ndërkombëtar detar, (FAL), London 1965",
 - VKM nr. 892, datë 21.12.2011 Për miratimin e rregullores "Për formalitetet e anijeve që operojnë në portet detare të Republikës së Shqipërisë",
 - Marrëveshje Bashkëpunimi FAL me firma . nr. prot.188 datë 21.02.2012, e vetmja procedurë që ndiqet nga ana e DPD-së nëpërmjet strukturave të saj të kapitanerive të porteve, është deklarimi i mbetjeve të gjeneruara nga bordi i anijeve që prekin portet dhe radat përkatëse të Republikës së Shqipërisë.
- Praktikisht:
- Deklarim paraprak i mbetjeve që mban në bord kur anija nis nga porti nisjes;
 - Deklarim i përditësuar i mbetjeve që mban në bord anija në mbërritje;
 - Kopje e sigurimit të anijes në rast ndotjeje;
 - Kopje të vërtetimeve të shkarkimit të fundit të anijes në portet e mëparshme;
 - Njoftohen fasilitetet portuale për tërheqjen e mbetjeve nga anijet;
 - Para nisjes së anijes nga porti, kapiteni i anijes deklaron sasinë e mbetjeve të dorëzuara në këto fasilitete dhe ato që mban në bord;
- janë kryer nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, ushtrime për reagimin ndaj aksidente apo katastrofa detare nga ndotjes detare nga nafta apo substanca të rrezikshme, për këtë rezultojnë se: në bashkëpunim me QNOD-në DPD ka 2 zhvilluar trajnime duke trajnuar inspektorët e kapitanerive të Durrësit, Vlorë, Sarandë dhe Shëngjin për vitin 2019. Më datën 22 janar 2019, në sallën e hotel Royal-G Durrës u zhvillua një trajnim për parandalimin dhe menaxhimin e ndotjeve detare, i cili u realizua në kuadër të projektit "Menaxhimi i ndotjes detare dhe bregdetare për rritjen e sigurisë në det dhe në porte në përputhje me ligjin dhe politikat detare të BE-së, i financuar nga qeveria Kroate si projekt dypalësh ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Republikës së Kroacisë, i cili zbatohet nga UNDP. Ky ushtrim simulues u organizua nga Qendra Kroate për Kërkim dhe Trajnim për reagimin dhe parandalimin e ndotjes detare ATRAC dhe UNDP, me pjesëmarrjen e përfaqësuesve dhe specialistëve të institucioneve tona shtetërore dhe private, veprimtaria dhe roli i të cilëve lidhet direkt me sigurinë detare, posaçërisht: specialistë të Ministrisë së Energjetikës dhe Infrastrukturës, specialiste përgjegjës nga Autoriteti Portual Durrës, portet Lezhë, Vlorë, Sarandë, Shëngjin, Petrolifera Vlorë, Porto Romano, QNOD, Drejtoria e Përgjithshme Detare, sektorët e emergjencës në Prefekturat Shkodër, Lezhë, Durrës, Tiranë, Vlorë dhe Fier, kryesisht të zonave bregdetare, specialistët e mjedisit detar në porte dhe Komandën e Forcës Detare, etj. Aktiviteti u ndoq edhe nga përfaqësues të Ambasadës së Republikës së Kroacisë në vendin tonë. Për vitin 2020 trajnimet janë shtyrë për arsyen e bllokimit të aktiviteteve si rezultat i pandemisë COVID-19;

- ka Drejtoria e Përgjithshme Detare, mjete buxhetore që të mundësojë, planifikojë financimin e veprimtarive si:
 - blerja, ndërtimi dhe shërbimi i pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes;
 - shpenzimet për një pjesë të mirëmbajtjes të pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes të menaxhuara nga palët e treta;
 - shpenzimet në lidhje me veprimet administrative dhe sigurimin e mbështetjes logjistike të skuadrës së menaxhimit të incidentit;
 - shpenzimet në lidhje me ndërmarrjen e masave reaguese, kur ndotësi nuk është identifikuar;
 - shpenzimet në lidhje me ndërmarrjen e masave reaguese, kur ndotësi nuk është në gjendje të mbulojë shpenzimet e reagimit;
 - shpenzimet e vlerësimit të rrezikut dhe për përgatitjen e hartave të ndjeshmërisë;
 - shpenzimet për përgatitjen e mjeteve mbështetëse për zbatimin e planit;
 - etj.

për këtë nuk jepet përgjigje çka do të thotë se Drejtoria e Përgjithshme Detare, nuk ka mjaftueshëm mjete buxhetore që të mundësojnë të planifikojnë financimin e veprimtarive të specifikuar si më sipër;

- si mendohet të jetë perspektiva e zhvillimit administrimit të sistemit mbrojtjes mjedisit detar dhe porteve në rast të ndotjes së detit nga nafta ose mbetje të rrezikshme apo derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet për këtë DPD jep këto sugjerime: *duke marrë në konsideratë hapësirën e konsiderueshme detare shqiptare mendojmë që sistemi i administrimit dhe veprimet reaguese për parandalimin, mos përsërkallëzimin dhe përballimin e situatave emergjente në rastet e aksidenteve dhe incidenteve të mjeteve detare me pasojë ndotjen e ambientit detar nga mbetjet vajore dhe lëndëve të rrezikshme, duhet të jetë i kombinuar. Sistemi i kombinuar nënkupton reagimin ndaj ndotjeve detare jo vetëm me mjete detare por edhe me mjete ajrore të destinuara për zbulimin dhe eliminimin e ndotjeve vajore. Kjo praktikë ndiqet edhe nga vendet fqinje me vendin tonë.*
- Çfarë mendohet se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e sistemit mbrojtjes mjedisit detar e porteve në rast të ndotjes së detit nga nafta ose mbetje të rrezikshme apo derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet, për këtë DPD jep këto sugjerime: *dy janë faktorët kryesorë në parandalimin, mos përsërkallëzimin dhe përballimin e situatave emergjente në rastet e aksidenteve dhe incidenteve të mjeteve detare me pasojë ndotjen e ambientit detar nga mbetjet vajore dhe lëndëve të rrezikshme:*
 1. *Kompletimi i Institucioneve përgjegjëse reaguese ndaj ndotjeve detare me të gjitha pajisjet e nevojshme dhe të domosdoshme sipas vlerësimit të riskut në varësi të situatave të ndryshme dhe shkallës së emergjencës dhe mbajtja e tyre në gatishmëri të plotë;*
 2. *Trajnime të vazhdueshme teorike dhe praktike të personelit reagues ndaj ndotjeve si dhe të stafit menaxher, me qëllim përditësimin e njohurive dhe përgjegjësi sipas roleve përkatëse .*

 historiku i zhvillimit të katër porteve Shëngjin, Durrës, Vlorë dhe Sarandë me pozicionin dhe hapësirat e tyre, të sistemit mbrojtjes porteve dhe detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës ose lëndëve të rrezikshme ose të ndotjeve të menjëhershme në raste katastrofash apo aksidentesh, mënyrën e krijimit, organizimit, funksionimit, menaxhimit, pajisjet dhe mjetet, baza ligjore,

drejtimet dhe programet e ofruara, etj., në funksion të ruajtjes mjedisit, mbrojtjes biodiversitetit, habitateve, të faunës dhe florës së egër

Porti Shëngjin, Shëngjini është i njohur si qendër banimi që para erës së re, në lashtësi qyteti është thirrur me emrin helen “Nimfeu”, Shëngjini, si qytet konsiderohet se është themeluar rreth 2400 vjet më parë nga kolonët helenë. Në mesjetën e hershme, Shëngjini quhej Medua. Emrin që mban sot, qyteti e ka marrë nga Kisha Shën-Gjinit që ndodhej në Malin e Shëngjinit mbi qytet. Nga viti 1880 e më vonë, vaporët e shoqërive austriake, italiane. ulqinake, vinin rregullisht në portin e Shëngjinit. Nga vitet 30, të shekullit 20 dhe sidomos pas çlirimit të vendit, Shëngjini ka marrë zhvillim më të madh, sidomos pas ndërtimit të portit detar. Qeveria e Nolit pas revolucionit të qershorit 1924 i vuri emrin zyrtar qytetit të Shëngjinit “Qyteti Wilson” në nderim të Presidentit të SHBA-ve Thomas Wilson. Të dhëna teknike dhe mbi kapacitetet përpunuese Porti Shëngjin janë si më poshtë :

- Sipërfaqja totale 3.75 ha;
- Sipërfaqja e basenit ujor 3.5 ha;
- Porti ka një kanal hyrës me gjatësi 300 m dhe gjerësi 80 m;
- Pas procesit të thellimit të basenit portit të sapo përfunduar, thellësia totale arrin në 7 m;
- Kapaciteti aktual i portit për përpunimin e anijeve është 1.500-2.000 ton/ditë (konkretisht është arritur sasia e 350.000 ton ngarkesë e përpunuar në vit);
- Mund të përpunohen lehtësisht anije me gjatësi deri 120 m;
- Kapaciteti maksimal i përpunimit për anije është 5.000 ton, por gjithnjë në varësi të tipologjisë së anijes;
- Mënyra e ngarkimit bëhet me autovinç "grift", dhe aktualisht disponohen 2 vinça;
- Janë 3 kalata ekzistuese;
- Ka një kalatë me standarde evropiane me gjatësi 105 m dhe gjerësi 65 m;
- Nuk kemi një sistem mbrojtës përsa i përket ndotjeve detare.

Sh.a Porti detar Shëngjin ka hartuar Planin e reagimit ndaj ndotjeve detare nga hidrokarburet-shkalla e parë.

Porti Durrës, qyteti ka një histori 3,000-vjeçare dhe jeta e qytetit në shekuj lidhet ngushtë me portin e ndërtuar pranë tij. Zbulimet e fundit arkeologjike nënujore kanë provuar rëndësinë e portit në hapësirën detare Mesdhetare. Relikte të anijeve të lashta, enë qeramike dhe spiranca të anijeve, që datojnë në periudha të ndryshme, deri prej 2,500 vitesh janë zbuluar kohët e fundit në afërsi të Durrësit, duke qartësuar edhe vektorët ekonomikë të shkëmbimeve tregtare detare mes qytetit dhe porteve të rajonit në antikitet dhe në mesjetë. Durrësi fiton një përmasë tepër të rëndësishme në shekullin e II-të të erës sonë, kur ndërtohet rruga “Egnatia” e cila bashkonte qytetet e perandorisë Romake me kolonitë e saj deri në Kostandinopojë (Stambolli I sotëm). Rruga “Egnatia”, që fillonte nga Durrësi, e ktheu qytetin në limanin më të rëndësishëm në brigjet e Mesdheut lindor.

Qyteti dhe porti pranë tij vijojnë ta ruajnë rëndësinë e tyre edhe në periudhën e mesjetës së hershme, dhe po ashtu edhe pas krijimit të shtetit të Arbërit. Pas pushtimit otoman, në fillim të shekullit të 20-të, porti i Durrësit rifiton gradualisht përmasën e tij ekonomike, edhe falë vendosjes në qytet të detarëve ulqinakë, që u zhvendosën nga Ulqini drejt porteve të Shqipërisë.

Pas viteve 1950 Porti detar njohu një zhvillim të vrullshëm. Anijet e flotës tregtare, që lundronin nga Durrësi drejt porteve të oqeanit Indian dhe Atlantik transportonin mallra të ndryshme të përpunuara në port.

Edhe sot porti është kthyer në një portë të lirë komunikimi paqësor, që synon të lidhë vendet e Ballkanit me vendet e Evropës së Bashkuar, ka patur një progres të dukshëm, si në infrastrukturë edhe në teknologji, duke fituar gjithashtu edhe statusin e Autoritetit Portual, si mjaft porte të vendeve të BE.

Pozicioni

- *Qyteti i Durrësit është i pozicionuar në pjesën veriore të gjirit me të njëjtin emër (gjerësi gjeografike 41° 19' veri, dhe gjatësi gjeografike 19°27' lindje).*
- *Ai ndodhet në bregun e detit Adriatik, në jug të qytetit, dhe në pjesën veriore të Gjirit të Durrësit.*
- *Ky gjë detar është rreth 18 km i gjatë nga veriu në jug. Në përfundim të vijës ujore thellësia është më shumë se 10 m.*
- *Gjiri i Durrësit është i mbrojtur mirë prej erërave veri-përfundimore nga kepi i Durrësit, dhe nga kepi i Lagjit prej erërave jug-lindore.*
- *Gjithashtu porti është i mbrojtur nga lindja dhe përfundimi nga dallgëthyeset e ndërtuar vite më parë.*
- *Gjiri i Durrësit siguron një ankorim të sigurt në radë, për anijet që presin të përfundohen në port.*

Porti Vlorë, Vlorë shtrihet në pjesën jugore të Shqipërisë dhe laget nga deti Adriatik dhe deti Jon. Është një qendër e madhe industriale, tregtare dhe transporti. Ajo është e lidhur me qendra të tjera të Shqipërisë, duke i shërbyer transportit të mallrave si dhe të udhëtarëve.

Porti i Vlorës është porti i dytë i Shqipërisë i radhitur pas Portit të Durrësit për sa i takon madhësisë dhe kapacitetit. Është porti më i madh i jugut dhe u shërben të gjitha qendrave jugore të vendit dhe në shumë raste dhe ngarkesave transit në thellësi të Ballkanit, Kosovës, Maqedonisë Veriut etj.

Shoqëria e Portit Detar Vlorë ushtron aktivitetin e tij ekonomik administrativ si shoqëri aksionare me pronar të vetëm shtetin. Porti i Vlorës është ndërtuar në gjirin e Vlorës dhe ka një sipërfaqe totale prej 5.3 ha, me akuarium 5 ha. Është një port i hapur me 2 kalata kryesore ku përfundohen anije tregtare dhe tragete. Jashtë sistemit të koordinatave në radë mund të sigurohet një ankorim i sigurt dhe një vend që i mbron anijet falë vetë pozicionit gjeografik që ka Gjiri i Vlorës. Nuk ka rryma uji, as batica as zbatica të forta që mund të ndikojnë lundrimin.

Porti i Vlorës e shtrin aktivitetin e vet përfundues në 2 kalata:

- Kalata Lindore, përfundohen vetëm anije tregtare, ajo ka një gjatësi 339 m dhe mund të përfundohen anije me peshë deri në 6.000 Ton dhe thellësi 10.5 m;
- Kalata Përfundimore, në të cilën deri para disa vitesh përfundoheshin anijet tregtare dhe tragete ku ishin të instaluar dhe 2 vinça portual me kapacitet 5 ton secili., sot funksionin vetëm si kalatë për tragetet., ajo ka një gjatësi 322 m ku mund të përfundohen 3 tragete. Në këtë kalatë mund të kryet dhe furnizimi me ujë i anijeve.

Përmirësimi total i infrastrukturës parashikon zgjerimin dhe rikonstruksionin e kalatave si dhe ndërtimin e terminalit të trageteve i cili ka qenë dhe faza e parë e investimeve dhe që do të vazhdoj më tej me investime më të mëdha. Faza e dytë e zhvillimit është zgjerimi dhe ndërtimi i barrierave mbrojtëse, për të bërë Portin e Vlorës të manovrueshëm në çfarë do lloj kohe.

- Sipërfaqja totale e Portit 5.3 Ha;
- Sipërfaqja e akuariumit 5 Ha;
- Thellësia min. e portit 4.6 m;
- Thellësia max. e portit 11 m;
- Gjatësia e kalatës lindore (cargo) është 339 m;
- Gjatësia e kalatës përfundimore (tragete) është 322 m;

Disponojmë 2 furgona pasagjerësh në shërbim të terminalit të pasagjerëve.

Numri i pozicioneve të përfundimit të trageteve është **2**. Në Portin Detar Vlorë, fluksi i përfundimit të anijeve është i ulët. Këtu përfundohet dy tragete, disa anije turistike, vetëm në

periudhën e verës dhe ndonjë anije me çimento, nuk lejohet përpunimi i hidrokarbureve pasi ky realizohet te Petrolifera. Si rezultat, niveli i riskut për ndotjen detare nga hidrokarburet dhe lëndët e tjera është i ulët.

Përgjegjëse për ruajtjen e detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës, lëndëve të rrezikshme në raste katastrofash apo aksidentesh është QNOD-ja. Për monitorimin e akuariumit në raste të derdhjes së karburantit apo lëndëve të rrezikshme, është përgjegjësi i mjedisit, i cili në bashkëpunim me Kapitanerinë e Portit lajmërojnë strukturat përkatëse për reagimin ndaj ndotjes. Deri tani nuk janë evidentuar raste të incidenteve aksidentale që kanë shkaktuar ose rrezikuar të shkaktojnë ndotje të detit.

Porti Sarandë, është një port i hapur ndërkombëtar dhe i ndarë në dy kalata, e Portit të Qytetit ku përpunohen anijet e linjës dhe tragetet si dhe Porti i Limjonit ku përpunohen anijet e mallrave dhe furnizimi i jahteve me karburant. Jashtë sistemit të koordinatave në radë mund të sigurohet një ankorim i sigurt dhe një vend që i mbron anijet falë vetë pozicionit gjeografik që ka Porti i Sarandës.

Asetet e Portit të Sarandës përbëhen nga:

1. *Kalata e trageteve Ro-Ro*, për tragetet e linjës, kjo kalatë përdoret për ankorimin e trageteve të linjave të pasagjerëve Sarandë –Korfuz dhe anasjelltas. Kalata është me gjatësi 50 m dhe thellësi 3.5 m. Aktualisht kjo kalatë kërkon një rikonstruksion të përgjithshëm, pasi me kalimin e viteve është amortizuar duke mos qenë e përshtatshme as nga ana estetike dhe as nga kapaciteti përpunues. “Porti Detar” Sh.A. Sarandë është pajisur edhe me projekt preventiv për rikonstruksionin e saj dhe jemi në kërkim të fondeve;
2. *Kalata e trageteve Cruise*, kjo kalatë me gjatësi 180 m dhe thellësi 9 m përdoret për ankorimin e trageteve turistike (cruiser), me gjatësi 100 -200 m, është një investim i ri, i cili ka rritur si performancën dhe aftësitë përpunuese të portit. Aktualisht është në përfundim dokumentacioni për hipotekimin e këtyre aseteve. Gjatë vitit 2020 do të mundësohet rritja e ambienteve akomoduese pritëse në këtë kalatë, duke rritur dhe cilësinë e shërbimit.

Midis dy kalatave kryesore ndodhet “akuariumi”, në të cilin aktualisht bëhet përpunimi i jahteve, velierave, skafeve etj. Përpunimi i këtyre mjeteve lundruese bëhet me vështirësi pasi thellësia e këtij akuariumi nuk është në nivelet e duhura. Edhe këtu ashtu si edhe te kalata Ro-Ro kërkohet investim, për përmirësimin e infrastrukturës së jashtme po ashtu edhe thellësisë në basen.

Porti i Limionit, Ky port shërben për përpunimin e mallrave. Për të realizuar këtë shërbim shoqëria ka në administrim asetet e domosdoshme si dhe kalatën për përpunimin e mallrave ka një gjatësi 75 m dhe thellësi në basen 5.5 m. Është ndërtuar vitet e fundit në Portin e ri të Limjonit, megjithatë në perspektivë është e nevojshme kryerja e investimeve të tjera kryesisht për ruajtjen e kapaciteteve aktuale përpunuese nga erozioni i detit por edhe për rritjen e hapësirave pasi rreth 1/2 e sipërfaqes së portit të Limjonit nuk është e shfrytëzueshme, përmirësimi total i infrastrukturës parashikon zgjerimin dhe rikonstruksionin e kalatave.

Në Portin Detar Sarandës, fluksi i përpunimit të anijeve është i ulët. Këtu përpunohet dy tragete, disa anije turistike, vetëm në periudhën e verës dhe ndonjë anije me çimento, nuk lejohet përpunimi i hidrokarbureve pasi ky realizohet te Petrolifera. Si rezultat, niveli i riskut për ndotjen detare nga hidrokarburet dhe lëndët e tjera është i ulët.

Përgjegjëse për ruajtjen e detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës, lëndëve të rrezikshme në raste katastrofash apo aksidentesh është QNOD-ja. Për monitorimin e akuariumit në raste të derdhjes së karburantit apo lëndëve të rrezikshme, është përgjegjësi i mjedisit, i cili në bashkëpunim me Kapitanerinë e Portit lajmërojnë strukturat

përkatese për reagimin ndaj ndotjes. Deri tani nuk janë evidentuar raste të incidenteve aksidentale që kanë shkaktuar ose rrezikuar të shkaktojnë ndotje të detit.

- ✚ Drejtoritë e Porteve Shëngjin, Durrës, Vlorë dhe Sarandë pranojnë se nuk ka strategji për mbrojtjen e detit nga ndotjet ku të jenë të përcaktuara objektivat drejtimit, politikat, në përputhje me drejtimet e strategjinë e Qeverisë;
- ✚ Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë kanë plane të emergjencës për reagimin ndaj ndotjes detare aksidentale nga nafta, lëndë të rrezikshme ose nga derdhja e mbetjeve të ndryshme të shkallës së parë në të cilat jepen detajet dhe personat përgjegjës në rast të ndodhjes së aksidenteve. Ndërsa veçori bën Porti i Durrësit i cili ka një kontratë shërbimi për mirëmbajtjen dhe pastrimin e akuariumit nga mbetjet e ngurta dhe vajore, Kontrata nr. 3595, datë 24.10.2019 “Shërbim i Pastrim të akuariumit të APD”. Në këtë kontratë, është parashikuar pastrimi i përditshëm i mbetjeve të ngurta dhe vajore në akuariumin e portit, por edhe përballimi i emergjencave me ndotje hidrokarburesh. Që prej vitit 2011 ky shërbim në Portin e Durrësit kryhet nga kompani private;
- ✚ nëse Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë kanë të identifikuar zonat me rrezikshmëri të lartë të aksidenteve me ndotje detare rezulton se të katërt portet nuk përpunojnë anije që transportojnë karburante këtu përfshi dhe portin e Durrësit, kështu që risku më i mundshëm duke patur parasysh llojin e aktivitetit është gjatë ndonjë aksidenti përplasje e anijeve ose kohë e keqe të cilat mund të shkaktojë këto probleme;
- ✚ janë të evidentuara nga Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, raste të incidenteve aksidentale që kanë shkaktuar ose kanë rrezikuar të shkaktojnë ndotje të detit dhe të bregdetit në vendin tonë nga nafta apo lëndë të rrezikshme, nga të dhënat rezulton se vetëm në Portin e Durrësit kanë ndodhur dy incidente në vitin 2018 nga mbytyja e peshkarexhës “KLODP” dhe në vitin 2019 të një incidenti tek peshkimi i vjetër, për të dyja këto raste sipas të dhënave janë marrë masat për eliminimin e tyre;
- ✚ nëse kanë hartuar Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë raporte për Drejtorinë e Përgjithshme Detare ose Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjetikës mbi gjendjen e përgatitjes për reagimin ndaj një ndotje detare në raste aksidentesh nga derdhjet e naftës, substanca të rrezikshme apo derdhje nga anijet të mbetjeve të ndryshme rezulton se ato nuk kanë hartuar raporte të tilla përveç plani i emergjencave për ndotjet vajore e cila dërgohet pranë QNOD, si dhe Planit i Përgjithshëm i Emergjencave i cili dërgohet në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë. Këto plane dërgohen çdo vit pranë këtyre institucioneve;
- ✚ kanë vendosur sanksione Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë ndaj ndotësve të mjedisit detar si rezultat i derdhjes së mbetjeve të ndryshme ose të derdhjes së naftës apo lëndëve të rrezikshme rezulton se nuk ka raste të tilla ku të këtë vendosur gjobë si dhe jepet argumenti nga Porti Durrës se përgjithësisht evidentimi i ndotësit është i vështirë, për këtë arsye mbetemi gjithmonë në pikën ku pastrimi i zonës së ndotur kryhet nga ana e portit në zbatim edhe të kontratës së shërbimit;
- ✚ kanë mundësuar Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë sigurimin e një niveli minimal, të ekzistencës paraprake të llojeve të përshtatshme të veglave/pajisjeve që do të përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme me qëllimin minimizimin e menjëhershëm të ndotjes. Sipas përgjigjeve rezulton se vetëm Porti Durrës ka mjete të kompanisë së pastrimit dhe të vetat e konkretisht:

Asete të operatorit privat “Pastrimi Detar” sh.a, të vendosura pranë ish peshkimit në Portin e Durrësit

- *Anije pastrimi për mbetje të ngurta, kapacitet 20 m³, fuqi 160 KW – copë 2*

- Autocisterne për mbetjet e lëngëta, me kapacitet 20 m³, fuqi 250 KW – copë 1
- Autocisterne për mbetjet e lëngëta, me kapacitet 400 ton, fuqi 250 KW – copë 1
- Dispersantë
- Absorbentë
- Bumser rrethues

Asete të Autoritetit Portual, të vendosura pranë kalatës 0 në Portin e Durrësit

- Skafi detar me fuqi 90 kf
- Bumser (rrethues) për izolimin e zonës së ndotur me derdhje vajore - 300 m
- Oil skimmer për ndarjen ujë-vaj – cope 1
- Gjeneratorë – copë 2
- Barabani për mbështjelljen dhe çmbështjelljen e bumserit – copë 1

✚ janë kryer nga Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë ushtrime për reagimin ndaj aksidente apo katastrofa detare nga ndotjes detare nga nafta apo substanca të rrezikshme, nga të dhënat rezulton se nuk janë kryer, përveç të dhënës që jep Porti Durrës për ushtrime që kryhen nga kompania private e pastrimit;

✚ kanë të përcaktuara Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, vende kur në rrethana të veçanta, duhet realizuar drejtimi i një anijeje të dëmtuar për në një vendstrehim, i cili mund të jetë një veprim me përparësi për parandalimin ose zvogëlimin e efekteve të dëmshme të një derdhjeje karburanti ose mbetje të rrezikshme. Nga të dhënat rezulton se vetëm Porti i Durrësit në raste të tilla mjeti lundrues dërgohet në zonën pranë ish kantierit detar;

✚ kanë Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, mjete buxhetore që të mundësojnë, planifikojnë financimin e veprimtarive si:

- ✓ blerja, ndërtimi dhe shërbimi i pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes;
- ✓ shpenzimet për një pjesë të mirëmbajtjes të pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes të menaxhuara nga palët e treta;
- ✓ shpenzimet në lidhje me veprimet administrative dhe sigurimin e mbështetjes logjistike të skuadrës së menaxhimit të incidentit;
- ✓ shpenzimet në lidhje me ndërmarrjen e masave reaguese, kur ndotësi nuk është identifikuar;
- ✓ shpenzimet në lidhje me ndërmarrjen e masave reaguese, kur ndotësi nuk është në gjendje të mbulojë shpenzimet e reagimit;
- ✓ shpenzimet e vlerësimit të rrezikut dhe për përgatitjen e hartave të ndjeshmërisë;
- ✓ shpenzimet për përgatitjen e mjeteve mbështetëse për zbatimin e planit;

etj.
nga të dhëna rezulton se vetëm Porti i Durrësit çdo vit në fondin e tij vjetor parashikon një vlerë prej 5 000 000 lekësh të reja të cilësuar si fond emergjencash, ku përfshihen të gjitha llojet e emergjencave ndër këto edhe ato mjedisore. Por duhet theksuar se Autoriteti Portual Durrës duke patur kontrata shërbimi si për pastrimin e tokës edhe të detit e ka më të kontrolluar mirëmbajtjen, pastrimin dhe përballimin e rasteve të ndotjeve si në tokë dhe në det;

✚ Si mendohet të jetë perspektiva e zhvillimit të administrimit të sistemit të mbrojtjes mjedisit detar dhe porteve në rast të ndotjes së detit nga nafta ose mbetje të rrezikshme apo derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet dhe çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e sistemit mbrojtjes mjedisit detar e porteve në

rast të ndotjes së detit nga nafta ose mbetje të rrezikshme apo derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet. Nga të dhënat e paraqitura rezulton se pothuajse nga të gjitha portet kërkohet:

- të fuqizohet baza materiale për reagimin ndaj ndotjeve si dhe të bëhen trajnime;
- zbatimi i legjislacionit, përditësimi më të rejtat e fundit në fushën e përballimit të ndotjeve detare,
- pjesëmarrja në projekte rajonale dhe jo vetëm për menaxhimin e situatave të tilla;
- pastrimi në raste ndotjesh të realizohen nga qendrat e specializuara.

Gjetje

Me gjithë punë e bërë nga të gjitha institucionet në mbrojtje të mjedisit e veçanërisht në rast të ndotjes së detit nga nafta ose mbetje të rrezikshme ka mangësi :

- ✗ sepse mund të themi për sa më sipër se shumica e shumë dukurive që vihen re në zonën detare e bregdetare mbesin në nivelin e konstatimeve pasi vlerësimet sasiore të shkallës së ndotjes në zonën bregdetare janë të vështira për tu realizuar;
- ✗ në monitorimin e elementeve mjedisore nuk është i plotë si në parametra ashtu dhe në hapësirë dhe kohe, si rezultat i kufizimeve financiare me të cilat ballafaqohen institucionet;
- ✗ në rastet e njoftimeve nga vendet fqinje rezulton që masat për eliminimin e tyre janë marrë po nga këto vende që kanë njoftuar;
- ✗ ndotja e mjedisit detar ka qenë prezent nga viti në vit ku disa nga arsyet janë si:
 - shmangie nga detyrimet e taksave portuale apo detyrimeve të tjera ligjore;
 - mos njohja e bazës ligjore nga subjektet që kryejnë aktivitete të ndryshme në det;
 - mos bindja e drejtuesve të mjeteve të peshkimit ndaj autoriteteve ligj zbatuese,
 - arsye ekonomike, etj.;
 - grykëderdhjet e lumenjve (prurjet e lumenjve);
 - subjektet afër zonave bregdetare, sikurse janë hotelet, zona turistike bregdetare, etj.;
 - mjete peshkimi, turistike, sportive, etj., që kryejnë veprimtarinë në det duke mos zbatuar ligjin apo konventat ndërkombëtare;
 - mosha e vjetër e mjeteve lundruese të peshkimit (amortizimi i tyre);
 - anije që dalin në det pa kryer kontrollat teknike, duke rrezikuar mbyrtjen/aksidente apo incidente të ndryshme;
- ✗ dobësi të strukturave ligj zbatuese për të vepruar në hapësirën detare si:
 - mungesa e një sistemi kombëtar për zbulimin e ndotjeve detare ose pajisjeve alternative për detektimin e ndotjeve;
 - burimet e informacionit vijnë në rrugë operative (si pasojë e mungesës së sistemit kombëtar të detektimit të ndotjeve);
 - mungesa e sigurimit të 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;
 - mos marrja e informacionit në kohë dhe pamundësia për prezencë me shërbim 24-orë me mjetet tona, të gjithë hapësirën detare shqiptare, si formë alternative për zbulimin e ndotjeve në kohë reale;
 - mos marrja e masave administrative ndaj të gjitha subjekteve që shkelin ligjin e ndotjeve detare sjell tendencë në rritje për të përsëritur aktivitetin e paligjshëm;
 - vështirësia për të zbuluar shkaktarët e ndotjes pasi nuk ka laboratorë sipas standardeve evropiane;

- defektet e mundshme në portet e hidrokarbureve;
- mungesa e pajisjeve dhe materialeve për reagimin ndaj ndotjeve detare në III nivelet;
- mjete lundruese me kapacitete të vogla operationale si dhe ekzistenca e vetëm dy mjeteve detare që përdoren për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja, për të shkuar në vendin e ndotjes;
- mungesa e përhershme e Koordinatorit Kombëtar të Mjedisit me prani të përditshme në QNOD, për ndjekjen e gjithë problematikave që lidhen me ndotjet detare;
- mos plotësimi i saktë i raportit të situatës operationale apo informacion shtesë për situata të caktuara operationale;
- skemën me përgjegjësitë për reagimin ndaj aksidenteve me ndotje detare dhe të një organizimi operativ të zbatueshëm, me përfaqësues nga të gjitha autoritetet dhe institucionet e përfshira, me zonat e tyre të përgjegjësisë të ndara për secilin;
- mënyrën koordinimit dhe strukturat përkatëse të reagimit në momentet e aksidenteve apo katastrofave me ndotje detare;
- identifikimit të zonave me rrezikshmëri të lartë të aksidenteve me ndotje detare;
- identifikimit nëpërmjet skemave zonat me prioritet për mbrojtje dhe pastrim në rast të aksidenteve dhe katastrofave detare;
- përcaktimit në bashkërendim me të gjitha institucionet shtetërore apo subjekteve privatë dhe organizatave jo qeveritare, një politike dhe strategji kombëtare për reagimin ndaj rrjedhjeve të naftës ose të substancave të rrezikshme dhe helmuese nga aksidentet apo katastrofat detare;
- sigurimin e një niveli minimal, të ekzistencës paraprake të llojeve të përshtatshme të veglave/pajisjeve që do të përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme me qëllimin që të garantojë minimizimin e menjëhershëm të ndotjes si rezultat i aksidenteve apo katastrofave detare;
- ekzistencën e planeve që të mundësojnë dhe të sigurojnë kompensimin e dëmtimit nga ndotja;
- hartimin e planeve, metodikave dhe kurikulave për trajnimin e personelit që merr pjesë në reagimin ndaj aksidenteve apo katastrofave ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme;
- kryerjen e ushtrimeve për reagimin ndaj aksidenteve apo katastrofave detare nga ndotjet detare me naftë apo substanca të rrezikshme;
- zbatimit të marrëveshjeve ndërkombëtare për bashkëpunim dhe asistencë të ndërsjellë që vendi ynë ka me vendet që lagen nga deti Jon e Adriatik në rastet e aksidenteve apo katastrofave detare nga derdhja e naftës apo substancave të rrezikshme;
- etj.
- ✗ në kryerjen e më shumë verifikime dhe kontrole nga institucionet, në kuadër të mbrojtjes së mjedisit detar;
- ✗ të pajisjeve që parashikohen të përdoren gjatë operationeve të reagimit ndaj ndotjes detare nga institucionet shtetërore dhe subjektet private të mjeteve (detare, ajrore etj.);
- ✗ në ndërtimin e një baze të dhënash për të gjitha pajisjet e reagimit portual ndaj ndotjeve detare nga nafta, duke përfshirë dhe rezervat e shpërndarësve kimik dhe të gjitha pajisjet për reagim;

- ✗ në drejtim të përsosjes dhe organizimit në mënyrë periodike të trajnimeve dhe ushtrimeve në nivele të ndryshme, të personelit dhe specialistëve dhe numrit të ulët tyre;
- ✗ procesi i marrjes së masave nga prefekturat për mbrojtjen e detit nga ndotja ka filluar shumë më vonë;
- ✗ prefekturat nuk kanë mundur procesin e rishqyrtimit të planeve të emergjencave;
- ✗ prefekturat nuk disponojnë të dhëna lidhur me ndotjen e detit nga nafta ose mbetje të rrezikshme dhe mënyrat e ndërhyrjes në këto raste për zonat e kontaminuar në det;
- ✗ prefektura nuk ka të parashikuar në buxhetin e saj burimet dhe rezervat e nevojshme materiale dhe financiare, në rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile nga fatkeqësitë dhe për rastet e ndotjes së detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme;
- ✗ në prefektura nuk ka personelin e nevojshëm dhe të trajnuar që të realizojë organizimin, bashkërendimin e veprimtarisë në rastet e emergjencave e mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes së detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme;
- ✗ prefekturat nuk kanë mjete për përballimin e rasteve të emergjencave civile në inventarin e saj si dhe mjetet e nevojshme për përballje të parë me rastet emergjente dhe për rastet e ndotjes së detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme;
- ✗ në prefektura rezulton të ketë ndotje të detit nga mbetjet urbane, ujërat e përdorura (zeza), nafta dhe nënproduktet e saj, mbetje të rrezikshme, etj., si rezultat i prurjes tyre nga ujërat e lumenjve;

Konkluzione

- Ruajtja e mjedisit ka të bëjë me, përmbushjen dhe plotësimin e përparësive strategjike gjithëpërfshirëse për mbrojtjen e ujërave detare nga ndotjet dhe ndotësit, ruajtjen e florës dhe faunës natyrore detare si dhe për të ndihmuar në zhvillimin e qëndrueshëm të menaxhimit, administrimit, hartimit të politikave, konsiderimit të popullsisë në zonat detare si faktor i rëndësishëm në realizimin e mbrojtjes dhe zhvillimit të kësaj pasurie kombëtare natyrore e duke i përfshirë ata në vendimmarrje dhe hartimin e planeve të administrimit të integruar për mbrojtjen e tij. Të gjitha këto bëjnë të mundur që, të nxisin zhvillimin e qëndrueshëm, sidomos të turizmit, biznesit, të rriten ndjeshëm të ardhurat e banorëve vendas, të përmirësohet cilësia e jetës së tyre dhe ruajtjen e ujërave detare si trashëgimi për brezat;
- Angazhimi dhe bashkërendimi i veprimtarisë të institucioneve shtetërore do të garantojë një mjedis të shëndetshëm për qytetarët, ta ruajë atë nga ndotja dhe dëmtimi, nga aktiviteti njerëzor dhe veprimtaritë ekonomike, ta trajtojë si vlerë të shtuar dhe pasuri për gjenerim aktivitetesh ekonomike, veçanërisht turistike, si dhe ta ruajë atë si trashëgimi për brezat e ardhshëm;
- Shfrytëzimi i qëndrueshëm i mjedisit, është një potencial i madh punësimi dhe mbrojtjen e tij duhet ta konsiderojmë si një detyrë të përbashkët për të gjithë qytetarët, organizatat mjedisore, shoqërinë civile, median, shkollën, shkencëtarët dhe sektorët e biznesit privat. Falë pozicionit gjeografik dhe shumëllojshmërisë së ekosistemeve në vendin tonë gjenden rreth 30% e florës evropiane. Ndotja, gjuetia e paligjshme dhe shfrytëzimi pa kriter i natyrës, kanë shkaktuar dëme të mëdha. Prandaj duhet të përmirësojmë situatën nëpërmjet vendosjes së masave rigoroze për ruajtjen e ujërave detare, nga ndotjet, duke kontrolluar rreptë gjuetinë, etj.;
- Monitorimi i ujërave detare është shumë i rëndësishëm për të arritur edhe objektivat e BE në minimizimin e ndotjeve që vijnë nga plastika, derdhja e mbetjeve urbane, vajrat

dhe hidrokarburet, mbeturinat e peshkimit, ruajtjen dhe zhvillimin e zonave turistike ruajtjen e florës dhe faunës, etj., prandaj duhet që të monitorohen të analizohen gjithë faktorët që të mundësojë:

- të kryejë vlerësimin e faktorëve ekspozues të ndotjeve, me qëllim sigurimin e cilësisë dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga efektet negative të ndotjes;
- të evidentojë vendet me rrezikshmëri më të lartë të ndotjes ujërave detare;
- të përcaktojë burimet direkte dhe indirekte të ndotjes;
- të japë rekomandimet përkatëse për reduktimin e ndotjes në vendet e identifikuar si të tilla dhe të shmangies së katastrofave detare;
- të krijojë bazë të dhënash lidhur me gjendjen e mjedisit në det dhe zonat bregdetare të monitoruara, për krahasimin e tyre në vite;
- të bëjë interpretimin shkencor të dhënave të grumbulluara nga monitorimi që t'u shërbejë autoriteve kompetente qendrore e vendore vendim marrëse, për mirë menaxhimin e ujërave tona detare dhe zonave bregdetare me synim nxitjen e zhvillimin e biznesit në ujërat e detit, turizmit ujqor e bregdetar, mbrojtjes së florës dhe faunës në det si faktorë kryesorë të zhvillimit të qëndrueshëm të vendit tonë në të ardhmen;
- të sugjerojë plotësimin e legjislacionit në fushën e mbrojtjes së ujërave.
- Institucionet shtetërore me veprimet e tyre duhet të garantojnë reagim të përkohshëm, uniform dhe efektiv në nivel kombëtar ndaj incidenteve të ndodhura në det, që shkaktojnë ose mund të shkaktojnë ndotje të mjedisit detar nga nafta ose substanca të tjera të dëmshme dhe të rrezikshme, të cilat e tejkalojnë kapacitetin e reagimit individual të anijeve, porteve, terminaleve të naftës, kantierëve detare, platformave detare, dhe të autoriteteve lokale ose rajonale.
- Është shumë i rëndësishëm harmonizimi i veprimtarisë së të gjithë aktorëve dhe strukturave ligj zbatuese nëpërmjet 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 që:
 - të përcaktojë përgjegjësitë dhe politikat për reagimin ndaj aksidenteve me ndotje detare;
 - të krijojë një organizim operativ të zbatueshëm, me përfaqësues nga të gjitha autoritetet dhe institucionet e përfshira, dhe të vendosë zonat e tyre të përgjegjësisë;
 - të vendosë parimet e drejtimit dhe koordinimit dhe të përcaktojë strukturat përkatëse të reagimit;
 - të identifikojë zonat me rrezikshmëri të lartë;
 - të identifikojë zonat me prioritet për mbrojtje dhe pastrim;
 - të përcaktojë një politike dhe strategji kombëtare për reagimin ndaj rrjedhjeve të naftës ose të substancave të rrezikshme dhe helmuese;
 - të sigurojë që për një nivel minimal, vendosjen paraprake të llojeve të përshtatshme të veglave/pajisjeve që do të përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me qëllimin që të garantojë zbatimin përkatës të politikës dhe strategjisë kombëtare ndaj rrjedhjeve;
 - të mundësojë udhëheqje dhe të sigurojë kompensimin e dëmtimit nga ndotja;
 - të përcaktojë politika kombëtare për trajnimin e personelit që merr pjesë në reagimin ndaj ndotjes detare;
 - të sigurojë një nivel të përshtatshëm të parapërgatitjes në nivel kombëtar, duke kryer ushtrime për reagimin ndaj ndotjes;

- të lehtësojë zbatimin e marrëveshjeve ndërkombëtare për bashkëpunim dhe asistencë të ndërsjellë të cilat Shqipëria është vend anëtar.
- Bashkëpunimi midis institucioneve është shumë i rëndësishëm nëse ndodh derdhje e menjëhershme karburanti ose substancave të rrezikshme sepse do të bëjë të mundur që të :
 - minimizojë, dhe kur është e mundur të ndalojë ndotjen e mëtejshme nga derdhja e karburantit ose e substancave të rrezikshme dhe helmuese në det;
 - marrë të gjitha masat e nevojshme për mbledhjen e pastrimit të karburantit apo substancave të rrezikshme dhe helmuese në përputhje me planet reaguese;
 - ndërmarrë hapat e nevojshëm, përfshi dhe marrjen e mostrave, për identifikimin e burimit të derdhjes;
 - parandalojë çdo derdhje të mëtejshme që mund të ndodhë;
 - minimizojë, dhe kur është e mundur, ndalojë përhapjen e ndotësit;
 - zvogëlojë çdo efekt të dëmshëm nga derdhja;
 - mbrojnë burimet, zonat dhe speciet e rrezikuara;
 - monitorojë efektet e rrjedhjes;
 - marrë parasysh këshillat e ekspertëve të përshtatshëm dhe të kualifikuar;
 - pastrojë dhe heqë ndotjen;
 - sistemojë mbetjet e mbledhura në mënyrë të përshtatshme;
 - mundësojë garantimin e shëndetit dhe sigurisë së publikut, aktivistëve dhe çdo personeli që merr pjesë në reagimin ndaj derdhjes.
- Strukturat ndërinstitucionale bashkërenduese, kanë për detyrë organizimin, planëzimin dhe drejtimin e operacioneve detare, në të gjithë hapësirën detare, në rastet e ndotjeve detare, në përputhje me legjislacionin detar vendas e ndërkombëtar që të bashkërendojnë:
 - operacionet e kërkim-shpëtimit dhe të dhënies së ndihmës në det, parandalimit e mbrojtjes mjedisin detar nga ndotja;
 - garantimin e bashkëpunimit efikas të gjithave institucioneve pjesëmarrëse;
 - garantimin e të gjitha burimeve të disponueshme, si mjetet detare, ajrore e tokësore, sistemet, personelin etj.;
 - përgatitjen dhe rekomandimet e nevojshme për trajnimin profesional, kualifikimet dhe arritjen e standardeve të kërkuara nga të gjitha institucionet e përfshira në operacionet detare.
- Mungesa e fondeve, vlerësimit të gjendjes së treguesve, mungesa e kapaciteteve njerëzore, trajnimeve, etj., janë problemi kryesor për zbatimin planeve të veprimit, të cilat mbeten çështje komplekse që mund të zgjidhen vetëm nëpërmjet bashkëveprimit institucional qendror e lokal, me anë të përmirësimit të interesit dhe kapaciteteve brenda kuadrit të politikave integruese si vend aspirues për në BE, çka kërkon:
 - koordinim të përmirësuar horizontal dhe vertikal të komunikimit (p.sh. komunikimi brenda sektorit dhe komunikimi ndër-sektoriale),
 - zgjidhjen e çështjeve legjislative dhe juridiksionit të strukturave (p.sh. adresimin e plotë të strukturave që menaxhojnë, që mbrojnë, që monitorojnë dhe që do të kenë qasje në sistemin e të dhënave).

Rekomandime

- ✓ Drejtoria e Përgjithshme e Detare në bashkëpunim me Portet Shëngjin, Durrës, Vlorë e Sarandë, Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjetikës dhe QNOD-në të mundësojnë:
 - krijimin e një sistemi kombëtar për zbulimin e ndotjeve detare;
 - sigurimin e veprimeve të shpejta dhe në kohën e duhur, për të marrë nën kontroll dhe ndaluar rrjedhjet e karburanteve dhe substancave të rrezikshme;
 - krijimin e mundësisë për prezencë me shërbim 24-orë me mjete, në të gjithë hapësirën detare shqiptare, si formë alternative për zbulimin e ndotjeve në kohë reale;
 - marrjen e masave administrative ndaj të gjitha subjekteve që shkelin ligjin e ndotjeve detare;
 - krijimin e laboratorëve sipas standardeve evropiane për të zbuluar shkaktarët e ndotjes;
 - shtimin dhe rinovimin e mjete lundruese që përdoren për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja e për të shkuar në vendin e ndotjes;
 - vendosjen e përhershme të Koordinatorit Kombëtar të Mjedisit me prani të përditshme në QNOD, për ndjekjen e gjithë problematikave që lidhen me ndotjet detare;
 - përmirësimin e mënyrës koordinimit me strukturat përkatëse të reagimit në momentet e aksidenteve apo katastrofave me ndotje detare;
 - identifikimin e zonave me rrezikshmëri të lartë të aksidenteve me ndotje detare;
 - sigurimin dhe shtimin e ekzistencës paraprake të llojeve të përshtatshme të veglave/pajisjeve që do të përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme;
 - rritjen e fondeve buxhetore me qëllim të:
 - blerjes dhe përmirësimit shërbimit të mirëmbajtjes së pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes;
 - sigurimit të mbështetjes logjistike të skuadrës së menaxhimit të incidentit;
 - planifikimit të shpenzimeve në lidhje me marrjen e masave reaguese, kur ndotësi nuk është identifikuar apo nuk është në gjendje të mbulojë shpenzimet e reagimit;
 - etj.
 - trajnimin e personelit që merr pjesë direkt në reagimin ndaj aksidenteve apo katastrofave ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme në mënyrë të vazhdueshme si dhe hartimin e planeve, metodikave dhe kurikulave të përditësuara për trajnim;
 - kryerjen e ushtrimeve për reagimin ndaj aksidenteve apo katastrofave detare nga ndotjet detare me naftë apo substanca të rrezikshme;
- ✓ Drejtoria e Përgjithshme e Detare të kryejë më shumë verifikime dhe kontrole në porte, instalime e pajisje datare që përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme në kuadër të mbrojtjes së mjedisit detar;
- ✓ Drejtoria e Përgjithshme e Detare në bashkëpunim me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjetikës, Ministrinë e Mbrojtjes, QNOD-në, të mundësojë miratimin e reagimit të kombinuar ndaj ndotjeve detare jo vetëm me mjete detare por edhe me mjete ajrore të destinuara për zbulimin dhe eliminimin e ndotjeve vajore.

- ✓ Prefekturat Shkodër, Lezhë, Durrës, Fier dhe Vlorë të bashkëpunojnë me AKMC, QNOD-në, Agjencinë Kombëtare të Mjedisit, Agjencinë e Mbrojtjes së Bregdetit, dhe Ministrinë e Brendshme, për të:
 - mundësuar rishqyrtimin e planeve të emergjencave për mbrojtjen civile dhe planin e emergjencave për reagim ndaj ndotjeve detare;
 - krijuar bazë të dhënash lidhur me ndotjen detare dhe mënyrat e ndërhyrjes në këto raste;
 - përmirësuar strukturën e Mbrojtjes Civile në shkallë qarku;
 - plotësuar dhe shtuar personelin me specialistë të fushës që trajtojnë emergjencat dhe mbrojtjen civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme mbrojtjen civile;
 - marrë masa konkrete në pajisjen me mjetet e nevojshme për përballje të parë me rastet emergjente dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme;
 - rritur fondet buxhetore për eliminimin e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme si në fazën e parë të situatës emergjente e deri në eliminimin e saj;
 - përmirësuar dhe rritur numrin e trajnimeve të strukturave të mbrojtjes civile në shkallë qarku;
 - marrë masa konkrete për shmangien e ndotjes së detit nga mbetjet urbane, ujërat e përdorura (zeza), nafta dhe nënproduktet e saj, mbetje të rrezikshme, etj., si rezultat i prurjes tyre nga ujërat e lumenjve;
 - përmirësuar kushtet e punës në funksion të veprimtarisë tyre si:
 - zyrë ose zyrë/sallë operacionale, për marrjen, përpunimin dhe dërgimin e informacioneve, si dhe drejtimin e operacioneve në rastet e situatave emergjente;
 - pajisjet elektronike institucionale për komunikim, informim dhe përcjellje të situatave në kohë reale në të gjitha shkallët, qendrore e lokale;
 - mjete transporti për ndjekjen e situatës në terren dhe dhënien e ndihmës në vendngjarje;
 - uniformë të posaçme, dalluese për personelin e emergjencave dhe vullnetarët.

4. PËRMBLEDHJA REFERENCAT DHE ANKSET

Zonat detare sigurojnë benefite të rëndësishme për njerëzit përsa i përket ushqimit dhe shërbimeve të tjera të ekosistemit. Për mijëra vjet, njerëzit e kanë shfrytëzuar gjerësisht detin si një depozitë të madhe ushqimore në luftën e tyre për mbijetesë.

Duke e parë edhe në këtë kontekst sot sfida e mbrojtjes deteve nga ndotjet në përgjithësi por dhe të menjëhershme qëndron në menaxhimin e tij në mënyrë gjithë përfshirëse duke ofruar përfitime të barabarta, sipas parimeve të politikave mjedisore dhe ujore të BE-së. Menaxhimi sa më efikas i deteve qëndron në rritjen e transparencës dhe bashkëveprimin të shumë institucioneve, sepse ka të bëjnë me zhvillimin e infrastrukturës e shërbimeve, me rendin ligjor, vetëdijen qytetare dhe me qeverisjen në tërësi. Administrimi dhe menaxhimi i ujërave të deteve nga ndotjet nënkupton, ruajtjen, përdorimin e burimeve natyrore e biologjike, lehtësimin e kushteve për zhvillimin e turizmit, zhvillimin e biznesit etj.

Auditimi i performancës me teme “Ndotja e menjëhershme e Jonit dhe Adriatikut” u iniciua nga Zyra Shtetërore e Auditimit të Kroacisë si bashkëpunim rajonal me zyrat supreme të auditimit të Sllovenisë, Italisë, Malit të Zi, Bosnje-Hercegovinës dhe Shqipërisë i cili filloi nëpërmjet një takimi të parë mbajtur në Kroaci e do të pasohej edhe me takime të tjera, të cilat nuk u finalizuan plotësisht për shkak të pandemisë globale. Megjithatë u ra dakord që secila nga zyrat të paraqesë auditimin e saj të pavarur nga ku do të realizohet një material përmbledhës me të gjitha problematikat sipas SAI-ve pjesëmarrëse. Ndonëse në vendet tona që lagen të gjitha nga deti Adriatik ndërsa deti Jon vendi ynë e Italia, nuk kanë ndodhur ngjarje të përmasave të tilla që të klasifikohen si emergjenca mjedisore, rritja e aktivitetit tregtar, zhvillimi i vendeve tona që lagen nga këto dete dhe faktorët mjedisorë që gjithnjë e më tepër po impaktojnë negativisht klimën globale e atë rajonale, mund të shpien në katastrofa mjedisore, përmasat e të cilave mund të shumëfishohen, për specifikën që ka karakteri i mbyllur i detit Adriatik dhe mos marrja në kohë e masave parandaluese e të ndërhyrjes së shpejtë. Gjithashtu trajtimi i kësaj teme auditimi nga të gjitha SAI-et rajonale, nën optikën e auditimit të performancës është i rëndësishëm, veçanërisht pasi mbrojtja e ujërave detare nga ndotjet është me ndikim të madh në mjedisi, florën e faunën detare, në zhvillimin e turizmit, në të ardhurat e ekonomisë në tërësi si dhe me ndikim në shëndetin e popullsisë.

Shqipëria ka një vijë bregdetare prej 476 km të gjatë: 325 km në perëndim në detin Adriatik dhe 151 km në jugperëndim në detin Jon. Deti Adriatik dhe deti Jon kanë rëndësi të madhe gjeografike dhe ekonomike. Ato ndikojnë në zbutjen e klimës, në ujërat e tyre gjuhet një sasi e madhe peshku dhe në laguna nxirret kripë. Këto dete shërbejnë edhe si rrugë lidhëse të Shqipërisë me shtetet e tjera fqinje. Ekosistemet detare dhe ligatinat bregdetare të Shqipërisë janë të pasura me tipologji habitatesh dhe biodiversitetin shoqërues. Ato përbëjnë një pjesë të rëndësishme të trashëgimisë natyrore jo vetëm për vendin por gjithashtu edhe për rajonin e Mesdheut në tërësi.

Nëpërmjet këtij auditimi ne kemi synuar të skicojmë dhe adresojmë rrugën për përmbushjen dhe plotësimin e përparësive strategjike gjithëpërfshirëse, në rritjen e besimit qytetar, në zhvillimin e qëndrueshëm të menaxhimit, monitorimit, administrimit të mbrojtjes së detit sepse në shumë raste mënyra e menaxhimit dhe bashkërendimit të institucioneve shtetërore maten vetëm me shifra, por harrojmë se mënyra sesi ato menaxhojmë shërbimet, reflekton qasjen sociale për brezat e ardhshëm.

Çdo person, kushdo qoftë, bashkëjeton me mjedisin, por jo të gjithë njerëzit e institucionet veprojnë njëllëj ndaj tij, prandaj është detyrë e të gjithëve por edhe e jona si KLSH që të synojnë në nxitjen e veprimeve të menjëhershme e përcaktojnë një reflektim mbi pasojat e veprimtarisë njerëzore në mjedis se ku po shkon niveli i ndotjes, për të bindur institucionet shtetërore, biznesin, komunitetin dhe qytetarin, që :

- të kuptojë ç' është ndotja e mjedisit;
- të njohë ndotjen e tokës;
- të tregojmë ç' është ndotja e ujërave detare;
- të tregojmë nivelin e ndotjes së ujit, shkaqet;
- të japim rolin e ligjit në mbrojtjen e mjedisit duke shprehur legjislacionin përkatës;
- të tregojmë realisht nivelet e ndotjes bazuar në statistika;
- të paraqesim disa masa që mund të merren për pakësimin e ndotjes;
- të tregojmë fakte mbi ndotjen dhe masat që merren në zonën ku jetojmë;
- të japim mesazhe rekomanduese për institucionet shtetërore dhe sensibilizuese për dëgjuesin.

Gjithashtu dhënia e opinionëve tona në përmirësimin, modernizimin e sistemit të mbrojtjes deteve nga ndotjet e menjëhershme, është prioritarë sot më shumë sepse nuk është plotësisht në harmoni me kërkesat e sotme në drejtim të:

- bashkëveprimit të institucioneve në drejtim të reduktimit të riskut për ndodhjen e katastrofave të menjëhershme në det duke përfshirë të gjithë aktorët/faktorët e interesuar;
- nevojave për miratimin dhe zbatimin e “Strategjisë ndër sektoriale kombëtare për mbrojtjen mjedisore të ujit deteve”;
- nevojave për përmirësimin e Planit Kombëtar për Emergjencat Civile;
- nevojave për përmirësimin e Planit Kombëtar të Emergjencave “Për reagimin ndaj ndotjeve detare në Republikën e Shqipërisë”
- nevojave për përmirësimin e mekanizmave zbatues dhe krijimit të kapaciteteve për shkak të qasjeve të ndryshme sektoriale;
- angazhimit të pamjaftueshëm të një numri institucioneve shtetërore në bashkëpunimin dhe koordinimin e veprimtarisë në ruajtjen e detit dhe vijës bregdetare nga ndotjet
- varësisë ende të lartë nga mbështetja e huaj në raste emergjente;
- krijimit të një qasje gjithëpërfshirëse dhe zhvillimit të një mjedisi më të favorshëm ligjor dhe institucional në përthithjen e investitorëve vendas dhe të huaj për përmirësimin e kapaciteteve logjistik në mbrojtje të detit nga ndotjet;

Qëllimi i auditimit: është përmirësimi i bashkëveprimit të gjitha palëve, për të nxitur, rëndësinë strategjike në zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë, mbrojtjen civile dhe ruajtjen e mjedisit detar nga ndotjet e ndotësit dhe respektimin e standardeve.

Objektivi i auditimit: është për të rritur përgjegjësitë institucionale të strukturave shtetërore e vendore në analizimin me objektivitet të situatave të papritura me pasoja negative për mjedisin detar e cila shkaktohet nga fatkeqësitë që sjellin dëme të menjëhershme e të rënda për jetën e njerëzve, gjënë e gjallë, pronën, trashëgiminë kulturore dhe mjedisin.

Rëndësia e auditimit: është vlerësimi i performancës institucioneve shtetërore, përsosja e monitorimit e inspektimit, modernizimi i standardeve, rritja e besueshmërisë publike, për mbrojtjen e mjedisit në ujërat detare, në funksion të ruajtjes shëndetit njeriut, florës dhe faunës

detare zhvillimit të turizmit, rritjes së punësimit dhe zhvillimit të ekonomive që kanë lidhje me detin.

Mesazhi kryesor i këtij auditimi është: *“Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile të krijojë një qasje të re ligjore të bashkëpunimit me institucionet qendrore, pushtetin vendor, specialistë të fushës, institucionet ligjvënëse e grupet e interesit, në rritjen dhe forcimin e rrolit të saj koordinues, bashkërendues, drejtues, teknik, mbikëqyrës dhe kontrollues për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile në të gjithë vendin*

Disa nga mangësitë e konstatuara gjatë auditimit janë;

- ✖ nuk është hartuar strategjia për mbrojtjen civile si dokumenti bazë që përcakton politikat dhe objektivat, për të zvogëluar risqet e fatkeqësive, për të parandaluar, përgatitur, përballuar fatkeqësitë dhe për t'u rimëkëmbur nëpërmjet një sistemi të integruar dhe efikas me qëllim garantimin e mbrojtjen e jetës së njerëzve, të gjësë së gjallë, të pronës, të trashëgimisë kulturore e të mjedisit, nëpërmjet forcimit të sistemit të mbrojtjes civile;
- ✖ në krijimin dhe inkurajimin e një kulture të mbrojtjes civile, çka mundëson reduktimin e riskut për një diapazon të gjerë fatkeqësish duke përfshirë të gjithë aktorët/faktorët e interesuar;
- ✖ planet përkatëse vuajnë mungesën e mekanizmave zbatuese, ndërsa krijimi i kapaciteteve ka mbetur prapa për shkak të qasjeve të ndryshme sektoriale dhe angazhimit të pamjaftueshëm të një numri institucionesh shtetërore, por edhe të varësisë ende të lartë nga mbështetja e huaj;
- ✖ në Ministrinë e Brendshme nuk u krijuar asnjëherë në formën e plotë të departamentit Departamenti i Planëzimit dhe Përballimit të Emergjencave Civile;
- ✖ në ri hartimin dhe freskimin e Planit Kombëtar për Përballimin e Emergjencave Civile në bashkëpunimin me institucionet e tjera;
- ✖ në hartimin e planeve për plotësimin dhe freskimin e rezervave të emergjencave civile, në përputhje me Planin Kombëtar të Emergjencave Civile;
- ✖ në përgatitjen, ndjekjen dhe zbatimin e akteve nënligjore për planifikimin dhe përballimin emergjencave civile;
- ✖ në bashkërendimin e punën midis institucioneve qendrore me organet e qeverisjes vendore për përballimin e emergjencave civile ;
- ✖ në organizimin, zbatimin dhe monitorimin e sistemit të dhënave në nivel kombëtar për situatat e emergjencave civile ;
- ✖ në përpunimin dhe ndjekjen e programeve të edukimit publik dhe të trajnimit të strukturave, shtetërore dhe jo shtetërore në fushën e mbrojtjes civile ;
- ✖ në udhëzimin e strukturave përgjegjëse për mënyrën e sensibilizimit dhe të ndërgjegjësimit të opinionit publik për emergjencat civile;
- ✖ në kontrollin e zbatimit të masave mbrojtëse dhe parandaluese, për përballimin e rasteve të emergjencave civile, pranë subjekteve shtetërore dhe private, në të gjithë territorin e vendit;
- ✖ në kontrollin e mënyrës përdorimit të burimeve, materiale e financiare, që vihen në dispozicion nga buxheti i shtetit ose nga organe të tjera shtetërore, për rastet e emergjencave civile, për organet, qendrore dhe vendore;

- ✘ në kontrollin e shpërndarjes dhe mënyrës përdorimit të mallrave rezervë emergjente, në përputhje me Planin Kombëtar të Emergjencave Civile, si dhe me aktet, ligjore dhe nënligjore, në fuqi;
- ✘ në organizimin e grupeve ndërministrore të monitorimit për mënyrën e menaxhimit të sistemit të emergjencave civile;
- ✘ në drejtimin dhe komandimin në mënyrë të përqendruar të gjitha kapacitetet njerëzore dhe logjistike të parashikuara në planet e përballimit të emergjencave civile;
- ✘ DPEC, si pjesë përbërëse e strukturës së Ministrisë së Brendshme e së fundmi si institucion varësie i Ministrisë së Mbrojtjes, (AKMC) nuk ka patur një rregullore të brendshme të funksionimit të saj;
- ✘ AKMC nuk është plotësisht në efikasitet, deri sa të vihen në funksion institucionet e reja sipas ligjit të ri për “Mbrojtjen Civile”, që ka hyrë në fuqi gjatë vitit 2019 si dhe aktet nën ligjore që e plotësojnë atë të cilat kanë afat maksimal deri në fund të 2021;
- ✘ buxheti se për DPEC-së kur varësia e saj ka qenë nga Ministria e Brendshme ashtu dhe kur së fundmi me emërtimin e ri AKMC e cila është në varësi të Ministrisë Mbrojtjes në bazë të ligjit nr. 45, datë 18.07.2019 “Për mbrojtjen civile”, nuk ka qenë i ndarë më vete por ka qenë dhe është pjesë e buxhetit të ministrisë së linjës;
- ✘ numri i punonjësve të DPEC të miratuara sipas strukturës dhe organikës së Ministrisë së Brendshme ka qenë shumë i ulët krahasuar me detyrat e ngarkuara nga ligji;
- ✘ AKMC ka mangësi në numrin e punonjësve, sepse deri në momentin e hartimit të projekt raportit ka 15 punonjës nga 106 punonjës që duhet të ketë ose me mangësi prej 91 punonjësish;
- ✘ AKMC deri në momentin e hartimit të projekt raportit nuk ka krijuar 6 drejtori kryesore me sektorët përkatës dhe 3 sektorë në varësi të drejtpërdrejtë të drejtorit të Përgjithshëm të agjencisë, gjithashtu nuk ka krijuar edhe 4 drejtori rajonale në të gjithë vendin;
- ✘ AKMC nuk ka të dhënave për mbrojtjen e deteve nga ndotjet nga nafta ose lëndë të rrezikshme e të menjëhershme me pretendimin se “....ligji nr. 45/2019 “Për Mbrojtjen Civile”, Planin Kombëtar për emergjencat civile dhe “Vlerësimi i rreziqeve”, nuk i përfshijnë mbrojtjen e deteve nga ndotjet, pra nuk janë fushë përgjegjësie e Agjencisë Kombëtare për Mbrojtjen Civile”;
- ✘ në marrjen e masave konkrete për ndryshimin e fushës së përgjegjësisë për emergjencat dhe mbrojtjen civile sipas llojit të veprimtarisë e fushave që mbulojnë ministrinë edhe sipas emërtimeve të reja;
- ✘ nuk funksionojnë plotësisht zyra (ZIMEK) sepse pas miratimit të strukturave të reja në ministrinë e linjës, këto zyra janë zëvendësuar me këshilltarë për emergjencat pranë kabinetit të Ministrit;
- ✘ në paraqitjen e të gjitha planeve të emergjencave dhe mbrojtjes civile nga institucionet dhe strukturat e sistemit të mbrojtjes civile në nivel qendror e vendor;
- ✘ DPEC së fundmi AKMC nuk paraqet shumë raporte të kontrollit dhe inspektimit për zbatimin e masave mbrojtëse dhe parandaluese në rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile;
- ✘ DPEC së fundmi AKMC nuk ka plane për rishikimin, përditësimin dhe përmirësimin e Planit Kombëtar për Përballimin e Emergjencave Civile, megjithëse në aktet nënligjore të ligjit nr. 45 “Për mbrojtjen civile” është parashikuar miratimi i Planit Kombëtar për

Emergjencat Civile, çka nënkupton një përditësim të planit ekzistues, por në përputhje me vizionin dhe kërkesat e ligjit të ri;

- ✗ DPEC së fundmi AKMC nuk ka të dhëna për hartimin, përpunimin dhe zbatimin e kurikulave të trajnimit në fushën e emergjencave dhe mbrojtjes civile;
- ✗ DPEC së fundmi AKMC nuk ka të raporte, analiza dhe informacione të kontrollit mënyrës përdorimit të burimeve, materiale e financiare, që vihen në dispozicion nga buxheti i shtetit ose nga organe të tjera shtetërore, për rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile;
- ✗ DPEC së fundmi AKMC nuk ka sistem të dhënash statistikore se si menaxhon, organizon dhe monitoron në nivel kombëtar dhe vendor për emergjencat dhe mbrojtjes civile sepse këto të dhëna statistikore nëse edhe në formatin e paplotësuar nuk paraqiten;
- ✗ në mos kryerjen e veprimeve të menjëhershme operative për eliminimin e ndotjeve në rastet e njoftimeve që vijnë nga vendet fqinjë, sepse nga të dhënat rezulton që masat për eliminimin e tyre janë marrë po nga këto vende që kanë njoftuar;
- ✗ në dobësinë e strukturave ligj zbatuese për të vepruar në hapësirën detare për eliminimin e ndotjeve detare për arsye të:
 - mungesës një sistemi kombëtar për zbulimin e ndotjeve detare ose pajisjeve alternative për detektimin e ndotjeve;
 - mungesës 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;
 - mos marrjes informacionit në kohë dhe pamundësia për prezencë me shërbim 24-orë me mjetet në të gjithë hapësirën detare shqiptare, si formë alternative për zbulimin e ndotjeve në kohë reale;
 - vështirësisë për të zbuluar shkaktarët e ndotjes si rezultat i mungesës së laboratorëve sipas standardeve evropiane;
 - mungesës mjeteve lundruese apo ekzistenca e atyre pak që janë me kapacitete të vogla operationale të cilat përdoren për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja;
 - mungesës në QNOD të Koordinatorit Kombëtar të Mjedisit me prani të përditshme për ndjekjen e gjithë problematikave që lidhen me ndotjet detare;
 - vështirësive në identifikimin e zonave me rrezikshmëri të lartë të aksidenteve me ndotje detare;
 - vështirësive në identifikimin nëpërmjet skemave të zonave me prioritet për mbrojtje dhe pastrim në rast të aksidenteve dhe katastrofave detare;
 - mangësive në sigurimin e një niveli minimal, të ekzistencës paraprake të llojeve të përshtatshme të veglave/pajisjeve që do të përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme me qëllimin që të garantojë minimizimin e menjëhershëm të ndotjes si rezultat i aksidenteve apo katastrofave detare;
 - mungesës mundësive për kryerjen e ushtrimeve të reagimit ndaj aksidenteve apo katastrofave detare nga ndotjet detare me naftë apo substanca të rrezikshme;
 - etj.
- ✗ procesi i marrjes së masave nga prefekturat për mbrojtjen e detit nga ndotja ka filluar shumë më vonë;
- ✗ prefekturat nuk kanë mundësuar procesin e rishqyrtimit të planeve të emergjencave;
- ✗ prefekturat nuk disponojnë të dhëna lidhur me ndotjen e detit nga nafta ose mbetje të rrezikshme dhe mënyrat e ndërhyrjes në këto raste për zonat e kontaminuar në det;

- ✖ prefekturat nuk kanë të parashikuar në buxhetin e saj burimet dhe rezervat e nevojshme materiale dhe financiare, në rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile nga fatkeqësitë dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme;
- ✖ prefekturat nuk kanë personelin e nevojshëm dhe të trajnuar që të realizojë organizimin, bashkërendimin e veprimtarisë në rastet e emergjencave e mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme;
- ✖ prefekturat nuk kanë mjete për përballimin e rasteve të emergjencave civile në inventarin e tyre si dhe mjetet e nevojshme për përballje të parë me rastet emergjente dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme;
- ✖ në prefektura rezulton të ketë ndotje së detit nga mbetjet urbane, ujërat e përdorura (zeza), nafta dhe nënproduktet e saj, mbetje të rrezikshme, etj., si rezultat i prurjes tyre nga ujërat e lumenjve;

Disa nga konkluzionet janë:

- hartimi i strategjive është i rëndësishme sepse nëpërmjet tyre arrihet modernizmi i sistemit të mbrojtjes civile me synimin e:
 - përfshirjes së të gjitha konventave, iniciativave, marrëveshjeve dhe dokumente të tjera të rëndësishme ndërkombëtare në fushën e mbrojtjes civile, zvogëlimit të riskut nga fatkeqësitë, përshtatjes ndaj ndryshimeve klimatike etj.;
 - parashikimit të gjitha detyrave dhe përgjegjësi të institucioneve qendrore e lokale, subjekteve private, organizatave dhe shoqatave të shoqërisë civile, të shtetasve;
 - detyrimit dhe forcimit të kapaciteteve administrative, teknike dhe financiare të sistemit të mbrojtjes civile;
 - detyrimit ligjor për të gjitha institucionet publike, subjektet private, në modernizmin e sistemit të mbrojtjes civile;
 - forcimit e funksionimit të mekanizmit të inspektimit për kontrollin e detyrave dhe përgjegjësi të aktorëve të sistemit të mbrojtjes civile;
 - rritjes dhe forcimit të bashkëpunimit ndërkombëtar, me qëllim rritjen e shpejtësisë dhe fleksibilitetit në kërkesën, marrjen, pranimin, dhënien dhe kalimin e kufirit shtetëror të asistencës ndërkombëtare;
 - rritjes së bashkëpunimit të gjitha institucioneve dhe strukturave në nivel qendror e vendor, shtetasit, subjektet private, organizatat dhe shoqatat e shoqërisë civile, institucionet kërkimore-shkencore, universitetet, organizatat vullnetare, organizmat ndërkombëtare dhe organizatat homologe për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile në të gjithë vendin, nëpërmjet përcaktimit të drejtave dhe detyrave të qarta për secilin prej tyre;
 - rritjes së rolit të paralajmërimit të hershëm, monitorimit, njoftimit, alarmit, krijimit dhe të ruajtjes së bazës të dhënave të humbjeve nga fatkeqësitë në menaxhimin e fatkeqësive,
 - rritjes së rolit të organeve të pushtetit qendror e vendor në qarqe në zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile;
 - planifikimit të fondeve financiare për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile nga ana e ministrive dhe bashkive dhe përmirësimit të sistemit të financimit;
 - përmirësimit thelbësor të sistemit të edukimit dhe trajnimit të punonjësve dhe individëve në rritjen e kapaciteteve të tyre;

- marrjes së masave konkrete të sensibilizimit të gjithë shoqërisë, për mbrojtjen civile si një detyrë e secilit nëpërmjet rritjes së rolit të gjithë aktorëve shtetërorë;
- planifikimit dhe realizimi sa më cilësor të masave parandaluese nga fatkeqësitë dhe atyre rehabilituese në infrastrukturë;
- Përmirësimi i sistemit të mbrojtjes civile nëpërmjet përshtatjes saj me standardet evropiane, krijon mundësi për:
 - zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë, nëpërmjet identifikimit të saktë, vlerësimit periodik dhe monitorimit të tij, duke zbutur pasojat negative të fatkeqësive, duke investuar në parandalimin e risqeve, duke intensifikuar bashkëpunimin e të gjitha subjekteve si dhe shkëmbimin e informacionit ndërmjet tyre, nëpërmjet parashikimit të masave, në funksion të realizimit të tij;
 - forcimin e sistemit të mbrojtjes civile, nëpërmjet krijimit të institucioneve me një autoritetet të lartë koordinues, bashkërendues, drejtues, teknik, mbikëqyrës dhe kontrollues në fushën e zvogëlimin të riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile në të gjithë vendin;
 - forcimin e kapaciteteve administrative, teknike dhe financiare të sistemit të mbrojtjes civile në tërësinë e tij, nëpërmjet përcaktimit më qartë të rolit dhe përgjegjësive të gjithë aktorëve të këtij sistemi, në nivel qendror, në nivel qarku dhe në nivel vendor;
 - integrimin e prioriteteve, i qëllimeve dhe i objektivave të kuadrit “Sendai” për zvogëlimin e riskut të fatkeqësive, në politikat e qeverisjes në të gjitha nivelet, veçanërisht nëpërmjet hartimit dhe implementimit të Strategjisë Kombëtare dhe strategjive vendore për zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë, vlerësimeve të riskut nga fatkeqësitë dhe planeve të emergjencave civile në nivel qendror, në nivel qarku dhe në nivel vendor, si dhe masave të tjera;
 - përmirësimin e edukimit për mbrojtjen civile, nëpërmjet përfshirjes së lëndëve përkatëse arsimore në nivelin arsimor parauniversitar;
 - përmirësimin e sistemit të paralajmërimit, monitorimit, njoftimit dhe alarmit, duke përcaktuar detyrat për institucionet përgjegjëse dhe subjektet private;
 - vendosjen e rregullave më të qarta të bashkëpunimit ndërkombëtar dhe atij ndërinstitutional në kuadër të asistencës ndërkombëtare dhe të procedurave përkatëse;
 - rritjen e rolit ndërkombëtar të Shqipërisë në fushën e zvogëlimin të riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile, nëpërmjet rolit më të madh dhe më aktiv të saj dhe përmbushjes së kontributeve në BE, NATO, OKB, OSBE etj.;
 - që çështja e zvogëlimin të riskut nga fatkeqësitë të jetë një çështje e secilit sikurse të gjithë shoqërisë, nëpërmjet rritjes së rolit të gjithë aktorëve shtetërorë, individëve dhe subjekteve private në zvogëlimin e riskut nga fatkeqësitë dhe mbrojtjen civile dhe nëpërmjet përcaktimit të drejtave e detyrave që ato kanë në këtë fushë;
 - planifikimin dhe realizimin sa më cilësor i masave strukturore dhe jostrukturore në fushën e zvogëlimin të riskut të fatkeqësive dhe mbrojtjes civile, me theks të veçantë te masat parandaluese nga fatkeqësitë dhe atyre rehabilituese në infrastrukturë;
 - zbatimin më i mirë i detyrave dhe i përgjegjësive të gjithë aktorëve të sistemit të mbrojtjes civile, nëpërmjet sanksionimit të kundërvajtjeve administrative, zbatimi i të cilave do të kontrollohet nëpërmjet inspektimit që do të kryhet nga Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile.

- Ruajtja e mjedisit ka të bëjë me, përmbushjen dhe plotësimin e përparësive strategjike gjithëpërfshirëse për mbrojtjen e ujërave detare nga ndotjet dhe ndotësit, ruajtjen e florës dhe faunës natyrore detare si dhe për të ndihmuar në zhvillimin e qëndrueshëm të menaxhimit, administrimit, hartimit të politikave, konsiderimit të popullsisë në zonat detare si faktor i rëndësishëm në realizimin e mbrojtjes dhe zhvillimit të kësaj pasurie kombëtare natyrore e duke i përfshirë ata në vendimmarrje dhe hartimin e planeve të administrimit të integruar për mbrojtjen e tij. Të gjitha këto bëjnë të mundur që, të nxisin zhvillimin e qëndrueshëm, sidomos të turizmit, biznesit, të rriten ndjeshëm të ardhurat e banorëve vendas, të përmirësohet cilësia e jetës së tyre dhe ruajtjen e ujërave detare si trashëgimi për brezat;
- Monitorimi i ujërave detare është shumë i rëndësishëm për të arritur edhe objektivat e BE në minimizimin e ndotjeve që vijnë nga plastika, derdhja e mbetjeve urbane, vajrat dhe hidrokarburet, mbeturinat e peshkimit, ruajtjen dhe zhvillimin e zonave turistike ruajtjen e florës dhe faunës, etj., prandaj duhet që të monitorohen të analizohen gjithë faktorët që të mundësojë:
 - të kryejë vlerësimin e faktorëve ekspozues të ndotjeve, me qëllim sigurimin e cilësisë dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga efektet negative të ndotjes;
 - të evidentojë vendet me rrezikshmëri më të lartë të ndotjes ujërave detare;
 - të përcaktojë burimet direkte dhe indirekte të ndotjes;
 - të japë rekomandimet përkatëse për reduktimin e ndotjes në vendet e identifikuara si të tilla dhe të shmangies së katastrofave detare;
 - të krijojë bazë të dhënash lidhur me gjendjen e mjedisit në det dhe zonat bregdetare të monitoruara, për krahasimin e tyre në vite;
 - të bëjë interpretimin shkencor të dhënave të grumbulluara nga monitorimi që t'u shërbejë autoriteve kompetente qendrore e vendore vendim marrëse, për mirë menaxhimin e ujërave tona detare dhe zonave bregdetare me synim nxitjen e zhvillimin e biznesit në ujërat e detit, turizmit ujqor e bregdetar, mbrojtjes së florës dhe faunës në det si faktorë kryesorë të zhvillimit të qëndrueshëm të vendit tonë në të ardhmen;
 - të sugjerojë plotësimin e legjislacionit në fushën e mbrojtjes së ujërave.
- Bashkëpunimi midis institucioneve është shumë i rëndësishëm nëse ndodh derdhje e menjëhershme karburanti ose substancave të rrezikshme sepse do të bëjë të mundur që të :
 - minimizojë, dhe kur është e mundur të ndalojë ndotjen e mëtejshme nga derdhja e karburantit ose e substancave të rrezikshme dhe helmuese në det;
 - marrë të gjitha masat e nevojshme për mbledhjen e pastrimit të karburantit apo substancave të rrezikshme dhe helmuese në përputhje me planet reaguese;
 - ndërmarrë hapat e nevojshëm, përfshi dhe marrjen e mostrave, për identifikimin e burimit të derdhjes;
 - parandalojë çdo derdhje të mëtejshme që mund të ndodhë;
 - minimizojë, dhe kur është e mundur, ndalojë përhapjen e ndotësit;
 - zvogëlojë çdo efekt të dëmshëm nga derdhja;
 - mbrojë burimet, zonat dhe speciet e rrezikuara;
 - monitorojë efektet e rrjedhjes;
 - marrë parasysh këshillat e ekspertëve të përshtatshëm dhe të kualifikuar;
 - pastrojë dhe heqë ndotjen;

- sistemojë mbetjet e mbledhura në mënyrë të përshtatshme;
 - mundësojë garantimin e shëndetit dhe sigurisë së publikut, aktivistëve dhe çdo personeli që merr pjesë në reagimin ndaj derdhjes.
- Strukturat ndërinstitucionale bashkërenduese, kanë për detyrë organizimin, planëzimin dhe drejtimin e operacioneve detare, në të gjithë hapësirën detare, në rastet e ndotjeve detare, në përputhje me legjislacionin detar vendas e ndërkombëtar që të bashkërendojnë:
 - operacionet e kërkim-shpëtimit dhe të dhënies së ndihmës në det, parandalimit e mbrojtjes mjedisin detar nga ndotja;
 - garantimin e bashkëpunimit efikas të gjithave institucioneve pjesëmarrëse;
 - garantimin e të gjitha burimeve të disponueshme, si mjetet detare, ajrore e tokësore, sistemet, personelin etj.;
 - përgatitjen dhe rekomandimet e nevojshme për trajnimin profesional, kualifikimet dhe arritjen e standardeve të kërkuara nga të gjitha institucionet e përfshira në operacionet detare.
 - Mungesa e fondeve, vlerësimit të gjendjes së treguesve, mungesa e kapaciteteve njerëzore, trajnimeve, etj., janë problemi kryesor për zbatimin planeve të veprimit, të cilat mbeten çështje komplekse që mund të zgjidhen vetëm nëpërmjet bashkëveprimit institucional qendror e lokal, me anë të përmirësimit të interesit dhe kapaciteteve brenda kuadrit të politikave integruese si vend aspirues për në BE, çka kërkon:
 - koordinim të përmirësuar horizontal dhe vertikal të komunikimit (p.sh. komunikimi brenda sektorit dhe komunikimi ndër-sektoriale),
 - zgjidhjen e çështjeve legjislative dhe juridiksionit të strukturave (p.sh. adresimin e plotë të strukturave që menaxhojnë, që mbrojnë, që monitorojnë dhe që do të kenë qasje në sistemin e të dhënave).

Për përmirësimin e punës janë dhënë rekomandime si:

Rekomandim

- ✓ AKMC në bashkëpunim me Ministrinë e Mbrojtjes të koordinojë dhe bashkërendojë punën për hartimin dhe miratimin e Strategjisë Kombëtare për Zvogëlimin e Riskut nga Fatkeqësitë dhe rifreskimit të Planit Kombëtar për Emergjencat Civile, përfshirja në to e mbrojtjes së mjedisit në tërësi dhe ruajtjes së mjedisit detar nga ndotjet dhe ndotjet e menjëhershme duke përcaktuar politikat dhe objektivat e zvogëlimit të risqeve nga fatkeqësitë, për të parandaluar, përgatitur, përballuar fatkeqësitë e për t'u rimëkëmbur.

Rekomandime

- ✓ AKMC në bashkëpunim me Ministrinë e Mbrojtjes të marrë masa:
 - në përgatitjen e plotësimin me akte nënligjore të ligjit nr. 45, datë 18.07.2019 “Për mbrojtjen civile” si dhe ndjekjen e zbatimit e tyre për planifikimin dhe përballimin emergjencave civile;
 - në krijimin e drejtorive kryesore me sektorët përkatës, plotësimin me punonjës të agjencisë dhe krijimit të drejtorive rajonale;

- të mundësojë koordinimin dhe dhënien e kontributeve në implementimin e suksesshëm të programeve dhe projekteve të ndryshme në fushën e zvogëlimit të riskut të fatkeqësive dhe mbrojtjes civile.
- të mundësojë forcimin e kapaciteteve administrative, teknike dhe financiare të institucioneve qendrore dhe vendore me qëllim përmirësimin e mëtejshëm të cilësisë dhe sigurisë së jetës së qytetarëve;
- të mundësojë forcimin e bashkëpunimit me institucionet ndërkombëtare dhe vendet e rajonit e më gjerë për zhvillimin e kapaciteteve të mbrojtjes civile dhe ndihmën e ndërsjellët në raste fatkeqësish;
- të mundësojë rishikimin e planeve të emergjencave civile në 12 prefekturat e vendit dhe në çdo bashki;
- të mundësojë hartimin e hartave të rrezikut dhe hartave shumë të rrezikshme të riskut;
- të mundësojë bashkërendimin e punës për vlerësimin e dëmeve të shkaktuara dhe riaftësimin nga fatkeqësitë natyrore ose nga fatkeqësitë e tjera;
- në organizimin, zbatimin dhe monitorimin e sistemit të dhënave në nivel kombëtar për situatat e emergjencave civile ;
- në përpunimin dhe ndjekjen e programeve të edukimit publik dhe të trajnimit të strukturave, shtetërore dhe jo shtetërore në fushën e mbrojtjes civile ;
- në udhëzimin e strukturave përgjegjëse për mënyrën e sensibilizimit dhe të ndërgjegjësimit të opinionit publik për emergjencat civile dhe mbrojtjen nga zjarri;
- në kontrollin e zbatimit të masave mbrojtëse dhe parandaluese, për përballimin e rasteve të emergjencave civile, pranë subjekteve shtetërore dhe private, në të gjithë territorin e vendit;
- në kontrollin e mënyrës përdorimit të burimeve, materiale e financiare, që vihen në dispozicion nga buxheti i shtetit ose nga organe të tjera shtetërore, për rastet e emergjencave civile, për organet, qendrore dhe vendore;
- në kontrollin e shpërndarjes dhe mënyrës përdorimit të mallrave rezervë emergjente;
- në organizimin e grupeve ndërminstrore të monitorimit për mënyrën e menaxhimit të sistemit të emergjencave civile;
- në hartimin e rregullores brendshme të AKMC-së;
- të paraqitjes së planeve të emergjencave dhe mbrojtjes civile nga institucionet dhe strukturat e sistemit të mbrojtjes civile në nivel qendror e vendor;
- ✓ AKMC në bashkëpunim me Ministrinë e Mbrojtjes të mundësojë pozicionimin e saj në mbrojtje të mjedisit e veçanërisht mjedisit detar nga ndotjet dhe ndotjet e menjëhershme në kuadër të bashkëpunimit me ministritë e institucionet e varësisë tyre dhe prefekturat;
- ✓ AKMC në bashkëpunim me Ministrinë e Mbrojtjes të marrë masa për ndryshimin e fushave të përgjegjësisë në lidhje me emergjencat dhe mbrojtjen civile sipas llojit të veprimtarisë e fushave që mbulojnë ministritë sipas emërtimeve të reja;
- ✓ AKMC në bashkëpunim me Ministrinë e Mbrojtjes të marrë masa për krijimin e strukturave të mbrojtjes civile pranë çdo ministrie sipas llojit të veprimtarisë e fushave që mbulojnë.

Rekomandime

- ✓ Drejtoria e Përgjithshme e Detare në bashkëpunim me Portet Shëngjin, Durrës, Vlorë e Sarandë, Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjetikës dhe QNOD-në të mundësojnë:
 - krijimin e një sistemi kombëtar për zbulimin e ndotjeve detare;
 - sigurimin e veprimeve të shpejta dhe në kohën e duhur, për të marrë nën kontroll dhe ndaluar rrjedhjet e karburanteve dhe substancave të rrezikshme;
 - krijimin e mundësisë për prezencë me shërbim 24-orë me mjete, në të gjithë hapësirën detare shqiptare, si formë alternative për zbulimin e ndotjeve në kohë reale;
 - marrjen e masave administrative ndaj të gjitha subjekteve që shkelin ligjin e ndotjeve detare;
 - krijimin e laboratorëve sipas standardeve evropiane për të zbuluar shkaktarët e ndotjes;
 - shtimin dhe rinovimin e mjete lundruese që përdoren për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja e për të shkuar në vendin e ndotjes;
 - vendosjen e përhershme të Koordinatorit Kombëtar të Mjedisit me prani të përditshme në QNOD, për ndjekjen e gjithë problematikave që lidhen me ndotjet detare;
 - përmirësimin e mënyrës koordinimit me strukturat përkatëse të reagimit në momentet e aksidenteve apo katastrofave me ndotje detare;
 - identifikimin e zonave me rrezikshmëri të lartë të aksidenteve me ndotje detare;
 - sigurimin dhe shtimin e ekzistencës paraprake të llojeve të përshtatshme të veglave/pajisjeve që do të përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme;
 - rritjen e fondeve buxhetore me qëllim të:
 - blerjes dhe përmirësimit shërbimit të mirëmbajtjes së pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes;
 - sigurimit të mbështetjes logjistike të skuadrës së menaxhimit të incidentit;
 - planifikimit të shpenzimeve në lidhje me marrjen e masave reaguese, kur ndotësi nuk është identifikuar apo nuk është në gjendje të mbulojë shpenzimet e reagimit;
 - etj.
 - trajnimin e personelit që merr pjesë direkt në reagimin ndaj aksidenteve apo katastrofave ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme në mënyrë të vazhdueshme si dhe hartimin e planeve, metodikave dhe kurikulave të përditësuara për trajnim;
 - kryerjen e ushtrimeve për reagimin ndaj aksidenteve apo katastrofave detare nga ndotjet detare me naftë apo substanca të rrezikshme;
- ✓ Drejtoria e Përgjithshme e Detare të kryejë më shumë verifikime dhe kontrole në porte, instalime e pajisje datare që përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme në kuadër të mbrojtjes së mjedisit detar;
- ✓ Drejtoria e Përgjithshme e Detare në bashkëpunim më Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjetikës, Ministrinë e Mbrojtjes, QNOD-në, të mundësojë miratimin e reagimit të kombinuar ndaj ndotjeve detare jo vetëm me mjete detare por edhe me mjete ajrore të destinuara për zbulimin dhe eliminimin e ndotjeve vajore.

- ✓ Prefekturat Shkodër, Lezhë, Durrës, Fier dhe Vlorë të bashkëpunojnë me AKMC, QNOD-në, Agjencinë Kombëtare të Mjedisit, Agjencinë e Mbrojtjes së Bregdetit, dhe Ministrinë e Brendshme, për të:
 - mundësuar rishqyrtimin e planeve të emergjencave për mbrojtjen civile dhe planin e emergjencave për reagim ndaj ndotjeve detare;
 - krijuar bazë të dhënash lidhur me ndotjen detare dhe mënyrat e ndërhyrjes në këto raste;
 - përmirësuar strukturën e Mbrojtjes Civile në shkallë qarku;
 - plotësuar dhe shtuar personelin me specialistë të fushës që trajtojnë emergjencat dhe mbrojtjen civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme mbrojtjen civile;
 - marrë masa konkrete në pajisjen me mjetet e nevojshme për përballje të parë me rastet emergjente dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme;
 - rritur fondet buxhetore për eliminimin e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme si në fazën e parë të situatës emergjente e deri në eliminimin e saj;
 - përmirësuar dhe rritur numrin e trajnimeve të strukturave të mbrojtjes civile në shkallë qarku;
 - marrë masa konkrete për shmangien e ndotjes së detit nga mbetjet urbane, ujërat e përdorura (zeza), nafta dhe nënproduktet e saj, mbetje të rrezikshme, etj., si rezultat i prurjes tyre nga ujërat e lumenjve;
 - përmirësuar kushtet e punës në funksion të veprimtarisë tyre si:
 - zyrë ose zyrë/sallë operationale, për marrjen, përpunimin dhe dërgimin e informacioneve, si dhe drejtimin e operacioneve në rastet e situatave emergjente;
 - pajisjet elektronike institucionale për komunikim, informim dhe përcjellje të situatave në kohë reale në të gjitha shkallët, qendrore e lokale;
 - mjete transporti për ndjekjen e situatës në terren dhe dhënien e ndihmës në vendngjarje;
 - uniformë të posaçme, dalluese për personelin e emergjencave dhe vullnetarët.

4.1 Referencat

- Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë;
- Ligjin 154/2014 “Për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”;
- Ligji nr. 9251, datë 08.07.2004 “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”;
- Ligji nr. 8875, datë 04.04.2002 “Për rojën bregdetare shqiptare”, i ndryshuar;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 954, datë 30.09.2009 “Për organizimin, strukturën, funksionimin e Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare (QNOD) dhe bashkëveprimin me institucionet shtetërore, që kanë interesa në det”, i ndryshuar;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 439, datë 13.05.2011 “Për miratimin e politikave dhe procedurat e funksionimit të QNOD”, i ndryshuar.
- Ligji nr. 8905, datë 06.06.2002, mbi “Për mbrojtjen e Mjedisit Detar nga Mbrojtja dhe Dëmtimi”; i ndryshuar;
- Ligji nr. 8756, datë 26.03.2001 “Mbi emergjencat civile”, i ndryshuar shfuqizuar me ligjin r. 45/2019 “Për mbrojtjen civile”
- Ligji nr. 10431, datë 09.06.2011 “Për mbrojtjen e mjedisit”;
- Ligji nr. 7746, datë 29.07.1993 “Për hidrokarburet (kërkimi dhe prodhimi), i ndryshuar;
- Ligji nr. 8450, datë 24.02.1999 “Për përpunimin, transportimin dhe tregtimin e naftës, të gazit dhe nënprodukteve të tyre”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 9281, datë 23.09.2004 “Për sigurinë në anije dhe në porte”;
- Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 1214, datë 03.09.2008 “Për miratimin e strategjisë së sektorit e transportit”;
- Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 772, datë 24.09.2010 “Për zbatimin e Rregullores Ndërkombëtare të Shëndetit”;
- Plani kombëtar për emergjencat civile, i miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 835, datë 3 dhjetor 2004;
- Ligji nr.9692, datë 08.03.2007 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në konventën ndërkombëtare detare “Për përgatitjen ndaj ndotjes nga nafta, reagimi dhe bashkëveprimi (oprc), 1990”;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 480, datë 25.07.2012 për miratimin e planit kombëtar të emergjencave “Për reagimin ndaj ndotjeve detare në Republikën e Shqipërisë”;
- Ligji nr. 93/2015 “Për turizmin”;
- Ligji nr. 114/2017 për disa shtesa në ligjin nr. 93/2015 “Për turizmin”;
- Ligji nr. 111/2012 “Për menaxhimin e integruar të burimeve ujore”;
- Ligji nr. 9587, datë 20.07.2006 ”Për Mbrojtjen e Biodiversitetit” ;
- Ligji nr. 68/2014, për disa shtesa dhe ndryshime në Ligjin nr. 9587, datë 20.07.2006 "Për mbrojtjen e biodiversitetit";
- Ligji "Për ratifikimin e Konventës së Bernës";
- Ligji nr. 8906, datë 06.06.2002 "Për zonat e mbrojtura";
- Ligji nr. 1006, datë 23.10.2008 : ”Për mbrojtjen e faunës së egër;
- Ligji nr. 44/2015 "Kodi i Procedurave Administrative i Republikës së Shqipërisë";
- Ligj nr. 139/2015 "Për Vetëqeverisjen Vendore";
- VKM, nr.1104, datë 28.12.2005 për miratimin e kërkesave për parandalimin e shkarkimit të mbetjeve të krijuara nga anijet dhe tepricat;
- Urdhër nr. 27, datë 03.02.2020 Për miratimin e strukturës dhe të organikës AKMC;

- Analiza të veprimtarisë së Agjencisë Mbrojtjes Civile;
- Analiza të veprimtarisë së Qendrës Ndërinstitucionale Operacionale Detare (me institucionet pjesëmarrëse);
- Analiza të veprimtarisë së Drejtorisë Përgjithshme Detare dhe katër portet Durrës, Shëngjin, Vlorë e Sarandë në varësi saj
- Analiza të Agjencisë Kombëtare të Mjedisit
- VKM për përcaktimin e rregullave për organizimin dhe funksionimin së bashku me rregulloret e agjencive dhe drejtorive të mësipërme;
- Ministria e Turizmit dhe Mjedisit [Strategjia kombëtare:](#)
 - 9. [Pyje](#),
 - 10. [Biodiversitet](#),
 - 11. [VNM dhe VSM](#),
 - 12. [Menaxhimi i Mbetjeve](#),
 - 13. [Cilësia e Ajrit](#),
 - 14. [Kimikate](#),
 - 15. [Zhurma](#),
 - 16. [Substancat Ozonholluese](#).
- Të dhëna statistikore nga INSTAT
- Udhëzues dhe Manuale të Auditimit të Performancës të KLSH-së dhe SAI-ve;
- Raporte monitorimit;
- Direktiva e BE 92/43/ EEC e 21 Maj 1992 “Mbi mbrojtjen e habitateve natyrore dhe të faunës dhe florës së egër”
<http://europa.eu.int/comm/environment/nature/habdir.htm>;
- Konventa e biodiversitetit – 1994;
- Konventa e Rios 05.01.1994 - Larmia biologjike;
- Konventa e Aarhausit;
- Konventa e Bernës - Ligji për "Ratifikimin e konventës për ruajtjen e florës dhe faunës së egër dhe mjedisit natyror të Evropës"
- Aderimi i Shqipërisë në konventën për "Mbrojtjen e mjedisit detar dhe të zonës bregdetare të detit Mesdhe, si dhe të 6 protokolleve shoqëruese"
- Protokoll i Kartagenës për biosigurinë - Ligji nr. 9279, datë 23.09.2004;
- Vlerësimi i rreziqeve në Shqipëri Program i Kombeve të Bashkuara
- Projekte /WORD BANK,/ /UNESCO/ /USAID/ /UNDP/ /PNUD/ /BE/ /OSBE/ /GEF/ /WWF/ /MIREANIC/ /IUCN//GIZ/ /Kfw/ /ECNC/ /G&G Group/ /INCA/ /NATURA 2000/ /SBI/, /GOPA/, /JICA/, etj., “Për mjedisin”;
- Indikatorët e Performancës, NAO Britanike;
- Raporte me eksperiencë më të mira ndërkombëtare;
- Strategjia Kombëtare e Sektoriale
- Raporte të auditimit të KLSH-së, Ministrisë dhe auditit të brendshëm;
- Etj.

4.2 Aneksset (Pyetësorët)

MBI AUDITIMIN E PERFORMANCËS ME TEMË “NDOTJA E MENJËHERSHE E JONIT DHE ADRIATIKUT”

Drejtuar: Agjencisë Kombëtare të Mbrojtjes Civile

Tiranë

Në përputhje me Programin e Auditimit të Performancës “Ndotja e menjëhershme e Jonit dhe Adriatikut” të Kontrollit të Lartë të Shtetit, me nr. 10/6, datë 13/05/2020, ku shtrirja e tij është në; Ministrinë e Mbrojtjes; Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile me shtrirje në 12 prefekturat me qendrat e mbrojtjes civile; Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë; Drejtorinë e Përgjithshme Detare dhe katër portet Durrës, Shëngjin, Vlorë e Sarandë në varësi saj; Ministrinë e Turizmit dhe Mjedisit; Agjencinë Kombëtare të Mjedisit me Drejtoritë Rajonale Mjedisore në 12 qarqet e vendit, për veprimtarinë që përfshihet në periudhën 2017-2020, **Jeni të lutur** të plotësoni pyetësorin e mëposhtëm, i cili ka si qëllim marrjen e opinioneve dhe informacioneve për realizimin e këtij auditimi.

Nëpërmjet përgjigjeve, ne kërkojmë me dëshirën e mirë të kontribuojmë në kthjellimin e perspektivës të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme e të menjëhershme, si një nga faktorët e rëndësishëm në mbrojtjen e mjedisit, përmirësimin e cilësisë jetës njeriut duke promovuar përvojat më të përparuara dhe shërbime të sigurta dhe efikase.

Përgjigjet e pyetjeve duhet të bëhen një nga një, rast pas rasti, me argumente dhe komente sqaruese. Krahas opinioneve dhe komentet tuaja, bashkëlidhur çdo pyetjeje, lutemi të na vini në dispozicion dokumente argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj.

Pyetësori apo informacioni pasi të nënshkruhet nga të gjithë personat që kanë marrë pjesë në përgatitjen e tij, të dërgohet zyrtarisht pranë Institucionit të KLSH në adresën:

KONTROLLI I LARTË I SHTETIT

Rruga "Abdi Toptani" , Nr. 1 / TIRANË

si dhe në formë elektronike në adresat:

rmuca@klsh.org.al; azylfi@klsh.org.al; eagolli@klsh.org.al;

Gjatë shtjellimit, pyetësori mund të pasurohet më tej me pyetje të reja gjatë bashkëbisedimeve me personat përgjegjës dhe të ngarkuar për zbatimin e tyre si dhe të përgjigjeve të pyetësorëve që mund të realizohen me qytetarët, subjekte private e organizata jo qeveritare që kanë kontribuar në përmirësimin e sistemit të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe mbrojtjes së detit nga ndotjet etj.

Për çdo sqarim të mëtejshëm jemi në dispozicion dhe për diskutime të hapura, të cilat do të na ndihmonin në formulimin e mendimeve dhe rekomandimeve sa më të plota për përmirësimin e sistemit të menaxhimit të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme e të menjëhershme të cilat do t’u ndihmonin **Ju**.

Për sa më sipër **lutemi** që informacioni të dorëzohet brenda 7 ditëve nga data e marrjes së Pyetësorit.

Dokumentacioni argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj., të dërgohet dorazi pranë zyrës ku është vendosur grupi i auditimit i Kontrollit të Lartë të

Shtetit në Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile, e cila ndodhet brenda territorit të Ministrisë Mbrojtjes Tiranë.

Ju faleminderit për bashkëpunimin!

GRUPI I AUDITIMIT

Rinald Muça,

Alfred Zylfi,

Elfrida Agolli,

PYETËSOR



1. A ËSHTË MENAXHIMI I NDËRHYRJES NË RAST NDOTJE TË MENJËHERSHME TË DETIT JON E ADRIATIK GARANT PËR RUAJTJEN E TIJ?

- 1.1.** Paraqitni shkurtimisht historikun e zhvillimit të institucionit tuaj për emergjencat dhe mbrojtjen civile si dhe për rastet e mbrojtjes së deteve nga ndotjet e ato të menjëhershme, mënyrën e krijimit, organizimit, funksionimit, baza ligjore, strukturat, drejtimit dhe programet e ofruara, etj., në lidhje me menaxhimin e këtij institucioni për zbatimin e detyrave.
- 1.2.** A kanë të përcaktuar Ministritë sipas emërtimeve të vjetra dhe emërtimeve të reja në fushën e tyre të përgjegjësisë, emergjencat dhe mbrojtjen civile sipas llojit të veprimtarisë e fushave që mbulojnë? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti për të gjitha ministritë)

2. A GARANTOJNË STRUKTURAT SHTETËRORE ZBATIMIN E LEGJISLACIONIT NË PARANDALIMIN DHE MENAXHIMIN E NJË AMBIENTI TË SIGURT MJEDISOR NË RAST TË NDOTJES SË MENJËHERSHME TË DETIT JON E ADRIATIK?

- 2.1.** A ka strategji për emergjencat dhe mbrojtjen civile si dhe mbrojtjen e detit nga ndotjet ku të jenë të përcaktuara objektivat drejtimit, politikat, në përputhje me drejtimit e strategjinë e Qeverisë? (nëse PO paraqiteni atë)
- 2.2.** A është bërë DPEC së fundmi AKMC pjesë e grupit të punës në hartimin e strategjisë për emergjencat dhe mbrojtjen civile, mbrojtjes së detit nga ndotjet dhe për rastet e ndotjes tij nga nafta ose lëndë të rrezikshme e të menjëhershme? (nëse PO paraqiteni atë dhe objektivat, realizimin e tyre)
- 2.3.** A është i rregulluar dhe i plotësuar me legjislacionin dhe akte nënligjore mbrojtja civile si dhe ai mbrojtjes deteve nga ndotjet dhe për rastet e ndotjes tij nga nafta ose lëndë të rrezikshme e të menjëhershme? (nëse PO paraqiteni atë rast pas rasti dhe në të kundërt argumentet pse JO)
- 2.4.** A është i përshtatur legjislacioni i menaxhimit dhe monitorimit të mbrojtjes civile dhe mbrojtjes së detit nga ndotjet si dhe për rastet e ndotjes tij nga nafta ose lëndë të rrezikshme e të menjëhershme me legjislacionin e BE? (nëse PO paraqiteni atë rast pas rasti)
- 2.5.** A keni propozuar ndryshime në aktet ligjore dhe nën ligjore që kanë të bëjnë me menaxhimin dhe administrimin e sistemit të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe të mbrojtjes së detit nga ndotjet dhe për rastet e ndotjes tij nga nafta ose lëndë të rrezikshme e të menjëhershme? (nëse PO kush janë ato, renditini)

- 2.6.** A ka në procesin e administrimit e menaxhimit të shërbimit të veprimtarisë sistemit të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes tij nga nafta ose lëndë të rrezikshme e të menjëhershme, mbivendosje kompetencash midis organeve qendrore Ministrive, prefekturave dhe pushtetit vendor që bëhen pengesë në mbarëvajtjen e këtij sistemi? (nëse PO kush janë ato)
- 2.7.** A ka mundësuar DPEC së fundmi AKMC planëzimin e emergjencave dhe mbrojtjes civile si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.8.** A ka patur DPEC së fundmi AKMC marrëveshje të lidhura me shoqata dhe organizata që ofrojnë asistencën e tyre në planëzimin dhe përballimin e emergjencave e mbrojtjes civile si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.9.** A ka përgatitur DPEC së fundmi AKMC raporte apo njoftime për institucionet eprorë Ministrinë dhe Këshillin e Ministrave për gjendjen e përgjithshme të situatës për përballimin e rasteve të emergjencave dhe mbrojtjes civile si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.10.** A ka DPEC së fundmi AKMC raporte të kontrollit dhe inspektimit për zbatimin e masave mbrojtëse dhe parandaluese në rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme në institucionet shtetërore? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.11.** A kanë përgatitur dhe paraqitur pranë DPEC së fundmi AKMC ministritë plane për emergjencat dhe mbrojtjen civile sipas llojit të veprimtarisë dhe të përgjegjësisë të tyre? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.12.** A kanë paraqitur ministritë pranë DPEC së fundmi AKMC analiza të gjendjes emergjencave dhe mbrojtjes civile në fushën e përgjegjësisë së tyre? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.13.** A janë të evidentuara dhe të paraqitura në DPEC së fundmi AKMC studime të cilat përfshijnë parashikimin, parandalimin dhe shmangien e pasojave të fatkeqësive natyrore ose të fatkeqësive të tjera të kryera nga subjekte të ndryshme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.14.** A ka të dhëna DPEC së fundmi AKMC për rishikimin, përditësimin dhe përmirësimin e Planit Kombëtar për Përballimin e Emergjencave Civile si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme?(nëse PO paraqitini atë)
- 2.15.** A ka të dhëna DPEC së fundmi AKMC për hartimin e planeve të plotësimit, rishikimit, përditësimit dhe përmirësimit të rezervave të emergjencave dhe mbrojtjes civile, në përputhje me Planin Kombëtar të Emergjencave Civile gjithashtu si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini atë)
- 2.16.** A ka raporte monitorimi dhe analiza DPEC së fundmi AKMC për situatën gjendjen e emergjencave dhe mbrojtjes civile si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme në të gjithë territorin e vendit? (nëse PO paraqitini ato)
- 2.17.** A ka përgatitur DPEC së fundmi AKMC në çdo 6 muaj raporte për gjendjen e përgjithshme të planifikimit dhe përballimit të emergjencave dhe mbrojtjes civile si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato)
- 2.18.** A i ka siguruar DPEC së fundmi AKMC të dhëna Komitetit Ndërmintor të Emergjencave Civile për situatat emergjente, për rreziqet që paraqesin, si dhe mundësitë për mbështetje materiale të operacioneve për përballimin e emergjencave dhe mbrojtjes civile si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato)
- 2.19.** A ka raporte, analiza dhe informacione DPEC së fundmi AKMC të vlerësimit të dëmeve të shkaktuara, si dhe riaftësimin e tyre nga fatkeqësitë natyrore ose nga fatkeqësi të tjera, si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme në përputhje me aktet, ligjore dhe nënligjore, përkatëse? (nëse po paraqitini ato)

- 2.20.** A ka raporte, analiza dhe informacione DPEC së fundmi AKMC të kontrollit zbatimit të masave mbrojtëse dhe parandaluese, për përballimin e rasteve të emergjencave dhe mbrojtjes civile, pranë subjekteve, shtetërore dhe private, në të gjithë territorin e vendit? (nëse po paraqitini ato);
- 2.21.** A ka raporte, analiza dhe informacione DPEC së fundmi AKMC për organizimin e grupeve ndërministrorë të cilët kanë monitoruar për mënyrën e menaxhimit të sistemit të emergjencave dhe mbrojtjes civile si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato);
- 2.22.** A ka të dhëna DPEC së fundmi AKMC për krijimin, përbërjen dhe funksionimin e Komisionit Teknik Këshillimor (KTK), i cili këshillon për parandalimin, gatishmërinë, përgjigjen dhe riaftësimin ndaj emergjencave civile dhe krizave në rastet kur nuk/është shpallur gjendja e emergjencës civile kjo sipas ministrive përkatëse (me emërtime e vjetra e reja);
- ishte
- Ministria e Punëve të Brendshme;
 - Ministria e Mbrojtjes;
 - Ministria e Punëve të Jashtme;
 - Ministria e Financave;
 - Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës;
 - Ministria e Energjisë dhe Industrisë;
 - Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Rural dhe Administrimit të Ujërave;
 - Ministria e Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes;
 - Ministria e Arsimit dhe Sportit;
 - Ministria e Shëndetësisë;
 - Ministria e Mjedisit;
 - Ministria e Zhvillimit Urban;
 - Ministria e Mirëqenies Sociale dhe Rinisë;
 - Ministria e Drejtësisë;
 - Ministria e Kulturës;
 - Ministria e Integritetit Evropian;
 - Ministri i Shtetit për Inovacionin dhe Administratën Publike;
 - Ministri i Shtetit për Çështjet Vendore;
 - Drejtoria e Policisë së Shtetit;
 - Drejtoria e Koordinimit me Prefekturat;
 - Drejtoria e Përgjithshme e Rezervave Materiale të Shtetit;
 - Drejtoria e Policisë për Mbrojtjen nga Zjarri dhe Shpëtimin;
 - Instituti i Gjeoshkencave, Energjisë, Ujit dhe Mjedisit;
 - Shërbimi Gjeologjik Shqiptar;
 - Instituti i Shëndetit Publik;
 - Instituti i Fizikës Bërthamore;

Është

- Ministër për Evropën dhe Punët e Jashtme
- Ministër i Mbrojtjes
- Ministër i Brendshëm
- Ministër i Financave dhe Ekonomisë
- Ministër i Infrastrukturës dhe Energjisë
- Ministër i Arsimit, Sportit dhe Rinisë
- Ministër i Drejtësisë
- Ministër i Kulturës

- Ministër i Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural
- Ministër i Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale
- Ministër i Zhvillimit Urban
- Ministër i Shtetit për Diasporën
- Ministër Shteti për Mbrojtjen e Sipërmarrjes
- Ministër i Shtetit për Marrëdhëniet me Parlamentin
- Drejtoria e Policisë së Shtetit;
- Drejtoria e Koordinimit me Prefekturat;
- Drejtoria e Përgjithshme e Rezervave Materiale të Shtetit;
- Drejtoria e Policisë për Mbrojtjen nga Zjarri dhe Shpëtimin;
- Instituti i Gjeoshkencave, Energjisë, Ujit dhe Mjedisit;
- Shërbimi Gjeologjik Shqiptar;
- Instituti i Shëndetit Publik;
- Instituti i Fizikës Bërthamore

- 2.23.** A ka të regjistruara DPEC së fundmi AKMC mbledhjet e organizuara nga KTK-ja së bashku me problematikën e prezantuar e cila duhet të mblidhet jo më pak se një herë në tre muaj? (nëse PO paraqitini ato)
- 2.24.** A ka të dhëna DPEC së fundmi AKMC se në të gjitha ministritë që kanë përfaqësues në KKECK, janë ngritur dhe funksionojnë zyrat e informacionit dhe menaxhimit të emergjencave civile dhe krizave ? (nëse PO paraqitini ato)

3. A KANË STRUKTURAT SHETËRORE INFRASTRUKTURË DHE BURIME NJERËZORE TË NEVOJSHME PËR ELIMINIMIN E NDOTJES SË MENJËHERSHME TË DETIT JON E ADRIATIK NË RAST TË NDOJË AKSIDENTI?

- 3.1.** A ka DPEC së fundmi AKMC për çdo rast emergjence të përcaktuar struktura të përkohshme dhe të përhershme në nivel qendror dhe vendor, për planëzimin dhe përballimin e emergjencave e mbrojtjen civile dhe në rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme e menjëhershme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.2.** A është e plotësuar me personelin e nevojshëm DPEC së fundmi AKMC për të mundësuar menaxhimin e sistemit të mbrojtjes civile dhe bashkërendimin me strukturave, shetërore dhe jo shetërore, që lidhen me to për përgatitjen, ndjekjen dhe zbatimin e akteve nënligjore në planifikimin dhe përballimin e emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme ? (nëse JO paraqitini arsyet)
- 3.3.** A është e plotësuar me personelin e nevojshëm të specialistëve DPEC së fundmi AKMC për të mundësuar dhe bashkërenduar punën për vlerësimin e dëmeve të shkaktuara dhe mundësuar riaftësimin e tyre nga fatkeqësitë natyrore ose nga fatkeqësitë e tjera si në rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse JO paraqitini arsyet)
- 3.4.** A ka hartuar, përpunuar dhe zbatuar DPEC së fundmi AKMC, programe e kurikula të arsimit dhe të trajnimit në fushën e emergjencave dhe mbrojtjes civile kjo dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme e menjëhershme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.5.** A ka mundësuar DPEC së fundmi AKMC të planifikohen fonde për studime nga institucionet publike për përballimin e rasteve të emergjencave e mbrojtjes kjo dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme e menjëhershme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti si dhe rastet studimore)

- 3.6.** A ka informacion DPEC së fundmi AKMC për krijimin e rezervave shtetërore dhe për sasinë e mjaftueshme të pajisjeve përkatëse reaguese nga strukturat e rezervave të shtetit, institucionet shtetërore qendrore e lokale për përballimin e momentit të parë të situatave emergjente në rast të ndodhjes së fatkeqësisë kjo dhe në rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini raportet e tyre me llojet e rezervave)
- 3.7.** A ka të dhëna DPEC së fundmi AKMC për buxhetin vjetor të çdo ministrie ku parashikohet, si zë më vete, buxheti për planëzimin dhe përballimin e emergjencave dhe mbrojtjes civile kjo dhe nga institucionet përkatëse për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme apo të menjëhershëm? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.8.** A ka fonde të mjaftueshme DPEC sot AKMC për të mundësuar përballimin e rasteve të emergjencave e mbrojtjes civile kjo dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme apo të menjëhershme? (nëse PO paraqitini ato, nëse JO paraqitni arsyet)
- 3.9.** A ka të dhëna DPEC së fundmi AKMC për subjekte privatë, shoqata apo organizma, që ofrojnë asistencë në krijimin e rezervave për përballimin e emergjencave dhe mbrojtjes civile kjo dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme apo të menjëhershme? (nëse PO paraqitini ato)
- 3.10.** A ka organizuar DPEC së fundmi AKMC në bashkëpunim me ministrinë trajnimin dhe arsimimin për rastet e përballimit emergjencave dhe mbrojtjes civile në fushën e përgjegjësisë së tyre? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.11.** A ka të dhëna DPEC së fundmi AKMC të evidentuara me emra personash, subjekte, tema, vendeve ku janë organizuar, datat, e zhvillimit të konferencave, seminareve dhe ëorkshope për trajnimin e personelit të shërbimit të emergjencave dhe mbrojtjes civili në nivel kombëtar, rajonal dhe vendor? (nëse PO paraqitini ato)
- 3.12.** A ka të raporte, analiza dhe informacione DPEC së fundmi AKMC të kontrollit mënyrës përdorimit të burimeve, materiale e financiare, që vihen në dispozicion nga buxheti i shtetit ose nga organe të tjera shtetërore, për rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile, si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme, për organet, qendrore dhe vendore? (nëse PO paraqitini ato)
- 3.13.** A ka të raporte, analiza dhe informacione DPEC së fundmi AKMC, për kontrollin, shpërndarjen dhe mënyrën e përdorimit të makineri, pajisje, mallra, etj., rezervë emergjente, në përputhje me Planin Kombëtar të Emergjencave Civile, si dhe me aktet, ligjore dhe nënligjore, në fuqi? (nëse PO paraqitini ato)
- 3.14.** A ka hartuar, përpunuara dhe zbatuar DPEC së fundmi AKMC, plane masash konkrete për sensibilizimin e opinionit publik dhe për ndërgjegjësimin e tij rreth emergjencave e mbrojtjes civile si dhe për ndotjet detare si dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)

TË PËRGJITHSHME

- 1.** A ka sistem të dhënash statistikore DPEC së fundmi AKMC se si menaxhon, organizon dhe monitoron në nivel kombëtar dhe vendor për emergjencat dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme e menjëhershme? (nëse PO paraqitini këto të dhëna statistikore nëse edhe në formatin e paplotësuar) ;
- 2.** A keni realizuar Pyetësorë për mënyrën e menaxhimit të sistemit të emergjencave dhe mbrojtjes civile në nivel qendror e lokal? (nëse PO për çfarë dhe rezultatet e tyre)?

3. Si mendohet nga ana juaj të jetë perspektiva e zhvillimit të administrimit të sistemit të mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes së detit nga nafta ose mbetje të rrezikshme ?
4. Çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e sistemit mbrojtjes civile në nivel kombëtar dhe vendor ?

JU FALEMINDERIT

**MBI AUDITIMIN E PERFORMANCËS
ME TEMË
“NDOTJA E MENJËHERSHE E JONIT DHE ADRIATIKUT”**

Drejtuar: Drejtorisë Përgjithshme Detare

Durrës

Në përputhje me Programin e Auditimit të Performancës “Ndotja e menjëhershme e Jonit dhe Adriatikut” të Kontrollit të Lartë të Shtetit, me nr. 10/6, datë 13/05/2020, ku shtrirja e tij është në; Ministrinë e Mbrojtjes; Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile me shtrirje në 12 prefekturat me qendrat e mbrojtjes civile; Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë; Drejtorinë e Përgjithshme Detare dhe katër portet Durrës, Shëngjin, Vlorë e Sarandë në varësi saj; Ministrinë e Turizmit dhe Mjedisit; Agjencinë Kombëtare të Mjedisit me Drejtoritë Rajonale Mjedisore në 12 qarqet e vendit, për veprimtarinë që përfshihet në periudhën 2017-2020, **Jeni të lutur** të plotësoni pyetësorin e mëposhtëm, i cili ka si qëllim marrjen e opinioneve dhe informacioneve për realizimin e këtij auditimi.

Nëpërmjet përgjigjeve, ne kërkojmë me dëshirën e mirë të kontribuojmë në kthjellimin e perspektivës të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga anijet, nafta ose lëndë të rrezikshme ose të menjëhershme në raste katastrofash, si një nga faktorët e rëndësishëm në mbrojtjen e mjedisit, përmirësimin e cilësisë jetës njeriut duke promovuar përvojat më të përparuara dhe shërbime të sigurta dhe efikase.

Përgjigjet e pyetjeve duhet të bëhen një nga një, rast pas rasti, me argumente dhe komente sqaruese. Krahas opinioneve dhe komentet tuaja, bashkëlidhur çdo pyetjeje, lutemi të na vini në dispozicion dokumente argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj.

Pyetësi apo informacioni pasi të nënshkruhet nga të gjithë personat që kanë marrë pjesë në përgatitjen e tij, të dërgohet zyrtarisht pranë Institucionit të KLSH në adresën:

KONTROLLI I LARTË I SHTETIT Rruga "Abdi Toptani" , Nr. 1 / TIRANË dhe në formë elektronike në adresat
rmuca@klsh.org.al; azylfi@klsh.org.al; eagolli@klsh.org.al;

Gjatë shtjellimit, pyetësi mund të pasurohet më tej me pyetje të reja gjatë bashkëbisedimeve me personat përgjegjës dhe të ngarkuar për zbatimin e tyre si dhe të përgjigjeve të pyetësorëve që mund të realizohen me qytetarët, subjekte private e organizata jo qeveritare që kanë kontribuar në përmirësimin e sistemit të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe mbrojtjes së detit nga ndotjet etj.

Për çdo sqarim të mëtejshëm jemi në dispozicion dhe për diskutime të hapura, të cilat do të na ndihmonin në formulimin e mendimeve dhe rekomandimeve sa më të plota për përmirësimin e sistemit të menaxhimit të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga anijet, nafta ose lëndë të rrezikshme ose të menjëhershme në raste katastrofash të cilat do t’u ndihmonin **Ju**.

Për sa më sipër **lutemi** që informacioni të dorëzohet brenda 7 ditëve nga data e marrjes së Pyetësorit.

Dokumentacioni argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj., të dërgohet dorazi pranë zyrës ku është vendosur grupi i auditimit i Kontrollit të Lartë të Shtetit në Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile, e cila ndodhet brenda territorit të Ministrisë Mbrojtjes Tiranë.

Ju faleminderit për bashkëpunimin!

GRUPI I AUDITIMIT

Rinald **Muca**,

Alfred **Zylfi**,

Elfrida **Agolli**,

PYETËSOR



1. A ËSHTË MENAXHIMI I NDËRHYRJES NË RAST NDOTJE TË MENJËHERSHME TË DETIT JON E ADRIATIK GARANT PËR RUAJTJEN E TIJ?

- 1.1 Paraqitni shkurtimisht historikun e zhvillimit nga institucioni juaj dhe të katër porteve Shëngjin, Durrës, Vlorë dhe Sarandë në varësi tuaj si dhe të sistemit mbrojtjes porteve dhe detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës ose lëndëve të rrezikshme ose të ndotjeve të menjëhershme në raste katastrofash apo aksidentesh, mënyrën e krijimit, organizimit, funksionimit, menaxhimit, pajisjet dhe mjetet, baza ligjore, drejtimet dhe programet e ofruara, etj., në funksion të ruajtjes mjedisit, mbrojtjes biodiversitetit, habitateve, të faunës dhe florës së egër?
- 1.2 A ka strategji për mbrojtjen e detit nga ndotjet ku të jenë të përcaktuara objektivat drejtimet, politikat, në përputhje me drejtimet e strategjinë e Qeverisë? (nëse PO paraqiteni atë)
- 1.3 A ka Drejtoria e Përgjithshme Detare strategji për ruajtjes detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës, lëndëve të rrezikshme ose të ndotjeve të menjëhershme në raste katastrofash apo aksidentesh? (nëse PO paraqiteni atë)
- 1.4 A ka ndërvlerësi institucionale sistemi i menaxhimit të ruajtjes detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës, lëndëve të rrezikshme ose të ndotjeve të menjëhershme në raste katastrofash apo aksidentesh? (nëse PO ku konsiston, paraqiteni atë në mënyrë të detajuar)
- 1.5 A keni piramidën e institucioneve shtetërore me detyrat përkatëse duke filluar nga ministria të cilën merren me menaxhimin, monitorimin dhe ruajtjes detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës, lëndëve të rrezikshme ose të ndotjeve të menjëhershme në raste katastrofash apo aksidentesh? (nëse PO kush janë dhe detyrat e tyre)

2.A GARANTOJNË STRUKTURAT SHTETËRORE ZBATIMIN E LEGJISLACIONIT NË PARANDALIMIN DHE MENAXHIMIN E NJË AMBIENTI TË SIGURT MJEDISOR NË RAST TË NDOTJES SË MENJËHERSHME TË DETIT JON E ADRIATIK?

- 2.1 A ka Drejtoria e Përgjithshme Detare plane të emergjencës për reagimin ndaj ndotjes detare aksidentale nga nafta, lëndë të rrezikshme ose nga derdhja e mbetjeve të ndryshme? (nëse PO paraqiteni ato në mënyrë të detajuar rast pas rasti).
- 2.2 A ka plan Drejtoria e Përgjithshme Detare për të mundësuar mbështetjen nga institucione të tjera përkatëse, nëse ndodh një derdhje masive karburanti dhe reagimi ndaj saj i kalon kapacitetet e tyre? (nëse PO paraqiteni atë)
- 2.3 A është i plotësuar me legjislacion dhe dokumentacion përkatës sipas përgjegjësi veprimtaria e institucioneve shtetërore në mbrojtjen e mjedisit detar dhe bregdetar nga ndotjet aksidentale si nafta e lëndë të rrezikshme apo derdhja e mbetjeve nga anijet? (nëse PO paraqitni piramidën e institucioneve dhe detyrat e tyre sipas përkatësisë në mbrojtje të detit nga ndotjet)

- 2.4** A ka dijeni Drejtoria e Përgjithshme Detare nëse Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë dhe portet terminale privatë Porti Vlorë 1, Porto Romano, Poti i naftës ARMO kanë një person përgjegjës për aktivitetet në lidhje me përgatitjen, reagimin, dhe në veçanti për zbatimin e planit të emergjencës në rastet e ndonjë derdhje karburanti ose substancë e rrezikshme në mjedisin e tyre detar ? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti me emrat konkretë të emëruar nga autoritetet respektive se bashku me piramidën e punonjësve që do të bashkëpunojë nëse do të kemi aksidente).
- 2.5** A ka Drejtoria e Përgjithshme Detare, të identifikuar zonat me rrezikshmëri të lartë të aksidenteve me ndotje detare? (nëse PO paraqiteni atë)
- 2.6** A ka Drejtoria e Përgjithshme Detare, të identifikuar nëpërmjet skemave zonat me prioritet për mbrojtje dhe pastrim në rast të aksidenteve dhe katastrofave detare? (nëse PO paraqiteni atë);
- 2.7** A janë të evidentuara nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, raste të incidenteve aksidentale që kanë shkaktuar ose kanë rrezikuar të shkaktojnë ndotje të detit dhe të bregdetit në vendin tonë nga nafta apo lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato dhe masat e marra).
- 2.8** A janë të evidentuara nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, raste të qëllimshme që kanë shkaktuar ndotje të detit dhe të bregdetit në vendin tonë nga derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet që kalojnë në ujërat tona detare ose që ankorohen në portet tona? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti dhe masat e marra).
- 2.9** A janë të evidentuara nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, raste të qëllimshme që kanë shkaktuar ndotje të detit dhe të bregdetit në vendin tonë nga derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet e flotës tonë detare apo anije të peshkimit që ankorohen në port? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti dhe masat e marra).
- 2.10** A janë të evidentuara nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, raste të incidenteve në portet terminale privatë Porti Vlorë 1, Porto Romano, Poti i naftës ARMO, që kanë shkaktuar ose kanë rrezikuar të shkaktojnë ndotje të detit dhe të bregdetit në vendin tonë nga nafta ose lëndë të rrezikshme apo derdhje të mbetjeve të ndryshme? (nëse PO paraqitini ato dhe masat e marra)
- 2.11** A ka hartuar Drejtoria e Përgjithshme Detare raporte për Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjetikës mbi gjendjen e përgatitjes për reagimin ndaj një ndotje detare në raste aksidentesh nga derdhjet e naftës, substanca të rrezikshme apo derdhje nga anijet të mbetjeve të ndryshme? (nëse PO paraqitini raportet vjetore rast pas rasti)
- 2.12** A ka Drejtoria e Përgjithshme Detare, shkëmbime të dhënash dhe njoftime nga autoritetet e vendeve homologe të cilat lagen nga deti Jon dhe Adriatik për raste të konstatuara nga ana e tyre të anijeve të cilat kanë ndotur ose rrezikojnë të ndotin ujërat detare me derdhje të mbetjeve të ndryshme ose të derdhjes së naftës apo lëndëve të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti dhe masat e marra)
- 2.13** A ekziston nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, plan që të mundësojë dhe të sigurojë kompensimin e dëmtimit nga ndotja? (nëse PO paraqiteni atë në mënyrë të detajuar)
- 2.14** A ka vendosur sanksione Drejtoria e Përgjithshme Detare, ndaj ndotësve të mjedisit detar si rezultat i derdhjes së mbetjeve të ndryshme ose të derdhjes së naftës apo lëndëve të rrezikshme? (nëse PO paraqiteni atë në mënyrë të detajuar)

3. A KANË STRUKTURAT SHETËRORE INFRASTRUKTURË DHE BURIME NJERËZORE TË NEVOJSHME PËR ELIMINIMIN E NDOTJES SË MENJËHERSHME TË DETIT JON E ADRIATIK NË RAST TË NDOJË AKSIDENTI?

- 3.1** A ka mundësuar Drejtoria e Përgjithshme Detare, sigurimin e një niveli minimal, të ekzistencës paraprake të llojeve të përshtatshme të veglave/pajisjeve që do të përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme me qëllimin minimizimin e menjëhershëm të ndotjes? (nëse PO renditini ato dhe ku janë të magazinuara apo vendosura);
- 3.2** A ka të dhëna raporte analiza Drejtoria e Përgjithshme Detare për Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë dhe portet terminale privatë Porti Vlorë 1, Porto Romano, Poti i naftës ARMO mbi gjendjen dhe kapacitetet e pajisjeve të reagimit fillestar ndaj incidenteve me ndotje që mund të ndodhë në pajisjet e tyre të instaluar në breg, në portet, kantieret detare, vendet e transferimit të karburanteve, platformat detare, linjat e tubave nga të cilat mund të ndodhë ndonjë derdhje karburanti ose substancë e rrezikshme në mjedisin e tyre detar? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti listës së plotë të këtyre instalimeve si dhe aktet e monitorimit) .
- 3.3** A ka Drejtoria e Përgjithshme Detare, zonën e saktë të përgjegjësisë për të gjitha instalimet në breg, duke përfshirë portet, kantieret detare, vendet e transferimit të karburanteve, platformat detare, pajisjet, linjat e tubave, nga të cilat mund të ndodhë ndonjë derdhje karburanti ose substance të rrezikshme në mjedisin detar? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.4** A ka raporte monitorimin Drejtoria e Përgjithshme Detare për organizimin e operacioneve reaguese në rast të ndonjë derdhje karburanti ose substance të rrezikshme në mjedisin detar? (nëse PO paraqitini ato)
- 3.5** A ka të dhëna Drejtoria e Përgjithshme Detare se të gjitha anijet që futen në detin territorial të Republikës së Shqipërisë, ujërat e brendshëm, porte, terminale, instalimet detare, të kenë një plan emergjence ndaj ndotjes detare në bord? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.6** A ka patur raste të një rrjedhjeje nga ndonjë anije, ku kapiteni i anijes i cili është përgjegjës për lajmërimin e autoriteteve bregdetare e duhet të fillojë menjëherë përpjekjet për të vënë nën kontroll rrjedhjen nuk ka urdhëruar fillimin e operacionit reagues apo raste kur nuk ka patur në dispozicion burime/mjete për të reaguar? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti së bashku me masat e mara)
- 3.7** A ka të ndërtuar Drejtoria e Përgjithshme Detare një bazë të dhënash për të gjitha pajisjet e reagimit kombëtar ndaj ndotjeve detare nga nafta, të cilat do të mbahen për garantimin e gatishmërisë, disponueshmërisë dhe sigurisë. (nëse PO paraqiteni këto të dhëna në mënyrë të detajuar)
- 3.8** A ka Drejtoria e Përgjithshme Detare, procedurat për transportin, dorëzimin, trajtimin dhe hedhjen e karburantit, mbeturinave dhe materialet me karburant si dhe të miratuara vendet e hedhjes së tyre në rast të ndotjeve me naftë ose substanca të rrezikshme? (nëse Po paraqitini ato dhe miratimin e tyre nga instancat përkatëse ministri, prefekturë , pushtet vendor)
- 3.9** A janë kryer nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, ushtrime për reagimin ndaj aksidente apo katastrofa detare nga ndotjes detare nga nafta apo substanca të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)

- 3.10** A ka të përcaktuara Drejtoria e Përgjithshme Detare, vende kur në rrethana të veçanta, duhet realizuar drejtimi i një anijeje të dëmtuar për në një vendstrehim, i cili mund të jetë një veprim me përparësi për parandalimin ose zvogëlimin e efekteve të dëmshme të një derdhjeje karburanti ose mbetje të rrezikshme? (nëse PO paraqiteni atë)
- 3.11** A ka Drejtoria e Përgjithshme Detare, mjete buxhetore që të mundësojnë të planifikojnë financimin e veprimtarive si:
- ✓ blerja, ndërtimi dhe shërbimi i pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes;
 - ✓ shpenzimet për një pjesë të mirëmbajtjes të pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes të menaxhuara nga palët e treta;
 - ✓ shpenzimet në lidhje me veprimet administrative dhe sigurimin e mbështetjes logjistike të skuadrës së menaxhimit të incidentit;
 - ✓ shpenzimet në lidhje me ndërmarrjen e masave reaguese, kur ndotësi nuk është identifikuar;
 - ✓ shpenzimet në lidhje me ndërmarrjen e masave reaguese, kur ndotësi nuk është në gjendje të mbulojë shpenzimet e reagimit;
 - ✓ shpenzimet e vlerësimit të rrezikut dhe për përgatitjen e hartave të ndjeshmërisë;
 - ✓ shpenzimet për përgatitjen e mjeteve mbështetëse për zbatimin e planit;
 - ✓ etj.
- 3.12** A ka të dhëna Drejtoria e Përgjithshme Detare, për plane, metodika dhe kurikula të trajnimit të personelit që merr pjesë në reagimin si dhe personat e trajnuar, ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme si pasojë e aksidenteve? (nëse PO paraqitini ato, gjithashtu paraqitni planin dhe realizimin e trajnimeve rast pas rasti si dhe institucionet që i kanë realizuar)

TË PËRGJITHSHME

1. A keni sistem të dhënash statistikore për emergjencat dhe mbrojtjen e mjedisit detar dhe porteve për rastet e ndotjes nga nafta ose lëndë të rrezikshme e menjëhershme dhe derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet? (nëse PO paraqitini këto të dhëna statistikore nëse edhe në formatin e paplotësuar) ;
2. A keni realizuar Pyetësorë për mënyrën e menaxhimit të sistemit të emergjencave dhe mbrojtjes mjedisit detar nga ndotjet ? (nëse PO për çfarë dhe rezultatet e tyre)?
3. Si mendohet nga ana juaj të jetë perspektiva e zhvillimit të administrimit të sistemit të mbrojtjes mjedisit detar dhe porteve në rast të ndotjes së detit nga nafta ose mbetje të rrezikshme apo derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet?
4. Çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e sistemit mbrojtjes mjedisit detar e porteve në rast të ndotjes së detit nga nafta ose mbetje të rrezikshme apo derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet?

JU FALEMINDERIT

**MBI AUDITIMIN E PERFORMANCËS
ME TEMË
“NDOTJA E MENJËHERSHE E JONIT DHE ADRIATIKUT”**

Drejtuar: Porteve Shëngjin, Durrës, Vlorë dhe Sarandë

Në përputhje me Programin e Auditimit të Performancës “Ndotja e menjëhershme e Jonit dhe Adriatikut” të Kontrollit të Lartë të Shtetit, me nr. 10/6, datë 13/05/2020, ku shtrirja e tij është në; Ministrinë e Mbrojtjes; Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile me shtrirje në 12 prefekturat me qendrat e mbrojtjes civile; Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë; Drejtorinë e Përgjithshme Detare dhe katër portet Durrës, Shëngjin, Vlorë e Sarandë në varësi saj; Ministrinë e Turizmit dhe Mjedisit; Agjencinë Kombëtare të Mjedisit me Drejtoritë Rajonale Mjedisore në 12 qarqet e vendit, për veprimtarinë që përfshihet në periudhën 2017-2020, **Jeni të lutur** të plotësoni pyetësonin e mëposhtëm, i cili ka si qëllim marrjen e opinioneve dhe informacioneve për realizimin e këtij auditimi.

Nëpërmjet përgjigjeve, ne kërkojmë me dëshirën e mirë të kontribuojmë në kthjellimin e perspektivës të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga anijet, nafta ose lëndë të rrezikshme ose të menjëhershme në raste katastrofash, si një nga faktorët e rëndësishëm në mbrojtjen e mjedisit, përmirësimin e cilësisë jetës njeriut duke promovuar përvojat më të përparuara dhe shërbime të sigurta dhe efikase.

Përgjigjet e pyetjeve duhet të bëhen një nga një, rast pas rasti, me argumente dhe komente sqaruese. Krahas opinioneve dhe komentet tuaja, bashkëlidhur çdo pyetjeje, lutemi të na vini në dispozicion dokumente argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj.

Pyetësoni apo informacioni pasi të nënshkruhet nga të gjithë personat që kanë marrë pjesë në përgatitjen e tij, të dërgohet zyrtarisht pranë Institucionit të KLSH në adresën:

KONTROLLI I LARTË I SHTETIT Rruga "Abdi Toptani" , Nr. 1 / TIRANË dhe në formë elektronike në adresat
rmuca@klsh.org.al; azylfi@klsh.org.al; eagolli@klsh.org.al;

Gjatë shtjellimit, pyetësoni mund të pasurohet më tej me pyetje të reja gjatë bashkëbisedimeve me personat përgjegjës dhe të ngarkuar për zbatimin e tyre si dhe të përgjigjeve të pyetësorëve që mund të realizohen me qytetarët, subjekte private e organizata jo qeveritare që kanë kontribuar në përmirësimin e sistemit të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe mbrojtjes së detit nga ndotjet etj.

Për çdo sqarim të mëtejshëm jemi në dispozicion dhe për diskutime të hapura, të cilat do të na ndihmonin në formulimin e mendimeve dhe rekomandimeve sa më të plota për përmirësimin e sistemit të menaxhimit të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga anijet, nafta ose lëndë të rrezikshme ose të menjëhershme në raste katastrofash të cilat do t’u ndihmonin **Ju**.

Për sa më sipër **lutemi** që informacioni të dorëzohet brenda 7 ditëve nga data e marrjes së Pyetësonit.

Dokumentacioni argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj., të dërgohet dorazi pranë zyrës ku është vendosur grupi i auditimit i Kontrollit të Lartë të Shtetit në Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile, e cila ndodhet brenda territorit të Ministrisë Mbrojtjes Tiranë.

Ju faleminderit për bashkëpunimin!

GRUPI I AUDITIMIT

Rinald **Muça**,

Alfred **Zylfi**,

Elfrida **Agolli**,

PYETËSOR



1. A ËSHTË MENAXHIMI I NDËRHYRJES NË RAST NDOTJE TË MENJËHERSHME TË DETIT JON E ADRIATIK GARANT PËR RUAJTJEN E TIJ?

- 1.1** Paraqitni shkurtimisht historikun e zhvillimit të katër porteve Shëngjin, Durrës, Vlorë dhe Sarandë me pozicionin dhe hapësirat e tyre si dhe të sistemit mbrojtjes porteve dhe detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës ose lëndëve të rrezikshme ose të ndotjeve të menjëhershme në raste katastrofash apo aksidentesh, mënyrën e krijimit, organizimit, funksionimit, menaxhimit, pajisjet dhe mjetet, baza ligjore, drejtimet dhe programet e ofruara, etj., në funksion të ruajtjes mjedisit, mbrojtjes biodiversitetit, habitateve, të faunës dhe florës së egër?
- 1.2** A ka strategji për mbrojtjen e detit nga ndotjet ku të jenë të përcaktuara objektivat drejtimet, politikat, në përputhje me drejtimet e strategjinë e Qeverisë? (nëse PO paraqiteni atë)
- 1.3** A kanë portet Shëngjin, Durrës, Vlorë dhe Sarandë strategji për ruajtjen e detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës, lëndëve të rrezikshme ose të ndotjeve të menjëhershme në raste katastrofash apo aksidentesh? (nëse PO paraqiteni atë)
- 1.4** A ka ndërruesi institucionale sistemi i menaxhimit të ruajtjes së detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës, lëndëve të rrezikshme ose të ndotjeve të menjëhershme në raste katastrofash apo aksidentesh? (nëse PO ku konsiston, paraqiteni atë në mënyrë të detajuar)
- 1.5** A keni piramidën e institucioneve shtetërore me detyrat përkatëse duke filluar nga ministria të cilën merren me menaxhimin, monitorimin dhe ruajtjen e detit nga ndotjet, derdhjet e mbetjeve të ndryshme nga anijet, derdhja e naftës, lëndëve të rrezikshme ose të ndotjeve të menjëhershme në raste katastrofash apo aksidentesh? (nëse PO kush janë dhe detyrat e tyre)

2 A GARANTOJNË STRUKTURAT SHETËRORE ZBATIMIN E LEGJISLACIONIT NË PARANDALIMIN DHE MENAXHIMIN E NJË AMBIENTI TË SIGURT MJEDISOR NË RAST TË NDOTJES SË MENJËHERSHME TË DETIT JON E ADRIATIK?

- 2.1** A kanë Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë plane të emergjencës për reagimin ndaj ndotjes detare aksidentale nga nafta, lëndë të rrezikshme ose nga derdhja e mbetjeve të ndryshme? (nëse PO paraqitini ato në mënyrë të detajuar rast pas rasti).
- 2.2** A kanë plan Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, për të mundur mbështetjen nga institucione të tjera përkatëse, nëse ndodh një derdhje masive karburanti dhe reagimi ndaj saj i kalon kapacitetet e tyre? (nëse PO paraqiteni atë)
- 2.3** A është i plotësuar me legjislacion dhe dokumentacion përkatës sipas përgjegjësisë veprimtaria e institucioneve shtetërore në mbrojtjen e mjedisit detar dhe bregdetar nga ndotjet aksidentale si nafta e lëndë të rrezikshme apo derdhja e mbetjeve nga anijet? (nëse PO paraqitni piramidën e institucioneve dhe detyrat e tyre sipas përkatësisë në mbrojtje të detit nga ndotjet)

- 2.4** A kanë Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, një person përgjegjës për aktivitetet në lidhje me përgatitjen, reagimin, dhe në veçanti për zbatimin e planit të emergjencës në rastet e ndonjë derdhje karburanti ose substancë e rrezikshme në mjedisin e tyre detar ? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti me emrat konkretë të emëruar nga autoritetet respektive se bashku me piramidën e punonjësve që do të bashkëpunojë nëse do të kemi aksidente).
- 2.5** A kanë Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë të identifikuar zonat me rrezikshmëri të lartë të aksidenteve me ndotje detare? (nëse PO paraqiteni atë)
- 2.6** A kanë Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë të identifikuar nëpërmjet skemave zonat me prioritet për mbrojtje dhe pastrim në rast të aksidenteve dhe katastrofave detare? (nëse PO paraqiteni atë);
- 2.7** A janë të evidentuara nga Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, raste të incidenteve aksidentale që kanë shkaktuar ose kanë rrezikuar të shkaktojnë ndotje të detit dhe të bregdetit në vendin tonë nga nafta apo lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato dhe masat e marra).
- 2.8** A janë të evidentuara nga Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, raste të qëllimshme që kanë shkaktuar ndotje të detit dhe të bregdetit në vendin tonë nga derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet që kalojnë në ujërat tona detare ose që ankorohen në portet tona? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti dhe masat e marra).
- 2.9** A janë të evidentuara nga Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, raste të qëllimshme që kanë shkaktuar ndotje të detit dhe të bregdetit në vendin tonë nga derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet e flotës tonë detare apo anije të peshkimit që ankorohen në port? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti dhe masat e marra).
- 2.10** A janë të evidentuara nga Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë raste të incidenteve në portet terminale privatë Porti Vlora 1, Porto Romano, Poti i naftës ARMO, që kanë shkaktuar ose kanë rrezikuar të shkaktojnë ndotje të detit dhe të bregdetit në vendin tonë nga nafta ose lëndë të rrezikshme apo derdhje të mbetjeve të ndryshme? (nëse PO paraqitini ato dhe masat e marra)
- 2.11** A kanë hartuar Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë raporte për Drejtorinë e Përgjithshme Detare ose Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjetikës mbi gjendjen e përgatitjes për reagimin ndaj një ndotje detare në raste aksidentesh nga derdhjet e naftës, substanca të rrezikshme apo derdhje nga anijet të mbetjeve të ndryshme? (nëse PO paraqitini raportet vjetore rast pas rasti)
- 2.12** A kanë Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, shkëmbime të dhënash dhe njoftime nga autoritetet e vendeve homologe të cilat lagen nga deti Jon dhe Adriatik për raste të konstatuara nga ana e tyre të anijeve të cilat kanë ndotur ose rrezikojnë të ndotin ujërat detare me derdhje të mbetjeve të ndryshme ose të derdhjes së naftës apo lëndëve të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti dhe masat e marra)
- 2.13** A ekziston nga Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë plan që të mundësojë dhe të sigurojë kompensimin e dëmtimit nga ndotja? (nëse PO paraqiteni atë në mënyrë të detajuar)
- 2.14** A kanë vendosur sanksione Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë ndaj ndotësve të mjedisit detar si rezultat i derdhjes së mbetjeve të ndryshme ose të derdhjes së naftës apo lëndëve të rrezikshme? (nëse PO paraqiteni atë në mënyrë të detajuar)

3 A KANË STRUKTURAT SHETËRORE INFRASTRUKTURË DHE BURIME NJERËZORE TË NEVOJSHME PËR ELIMINIMIN E NDOTJES SË MENJËHERSHME TË DETIT JON E ADRIATIK NË RAST TË NDOJË AKSIDENTI?

- 3.1** A kanë Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë mundësuar sigurimin e një niveli minimal, të ekzistencës paraprake të llojeve të përshtatshme të veglave/pajisjeve që do të përdoren gjatë reagimit ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme me qëllimin minimizimin e menjëhershëm të ndotjes? (nëse PO renditini ato dhe ku janë të magazinuara apo vendosura);
- 3.2** A kanë Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, zonën e saktë të përgjegjësisë për të gjitha instalimet në breg, duke përfshirë portet, kantieret detare, vendet e transferimit të karburanteve, platformat detare, pajisjet, linjat e tubave, nga të cilat mund të ndodhë ndonjë derdhje karburanti ose substance të rrezikshme në mjedisin detar? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.3** A kanë raporte monitorimin Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë për organizimin e operacioneve reaguese në rast të ndonjë derdhje karburanti ose substance të rrezikshme në mjedisin detar? (nëse PO paraqitini ato)
- 3.4** A kanë të dhëna Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë se të gjitha anijet që futen në detin territorial të Republikës së Shqipërisë, ujërat e brendshëm, porte, terminale, instalimet detare, të kenë një plan emergjence ndaj ndotjes detare në bord? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.5** A ka patur raste të një rrjedhjeje nga ndonjë anije, ku kapiteni i anijes i cili është përgjegjës për lajmërimin e autoriteteve bregdetare e duhet të fillojë menjëherë përpjekjet për të vënë nën kontroll rrjedhjen nuk ka urdhëruar fillimin e operacionit reagues apo raste kur nuk ka patur në dispozicion burime/mjete për të reaguar? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti së bashku me masat e mara)
- 3.6** A kanë të ndërtuar Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë një bazë të dhënash për të gjitha pajisjet e reagimit kombëtar ndaj ndotjeve detare nga nafta, të cilat do të mbahen për garantimin e gatishmërisë, disponueshmërisë dhe sigurisë. (nëse PO paraqiteni këto të dhëna në mënyrë të detajuar)
- 3.7** A kanë Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë procedurat për transportin, dorëzimin, trajtimin dhe hedhjen e karburantit, mbeturinave dhe materialet me karburant si dhe të miratuara vendet e hedhjes së tyre në rast të ndotjeve me naftë ose substanca të rrezikshme? (nëse Po paraqitini ato dhe miratimin e tyre nga instancat përkatëse ministri, prefekturë , pushtet vendor)
- 3.8** A janë kryer nga Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë ushtrime për reagimin ndaj aksidente apo katastrofa detare nga ndotjes detare nga nafta apo substanca të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.9** A kanë të përcaktuara Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, vende kur në rrethana të veçanta, duhet realizuar drejtimi i një anijeje të dëmtuar për në një vendstrehim, i cili mund të jetë një veprim me përparësi për parandalimin ose zvogëlimin e efekteve të dëmshme të një derdhjeje karburanti ose mbetje të rrezikshme? (nëse PO paraqiteni atë)
- 3.10** A kanë Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë, mjete buxhetore që të mundësojnë të planifikojnë financimin e veprimtarive si:
 - ✓ blerja, ndërtimi dhe shërbimi i pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes;

- ✓ shpenzimet për një pjesë të mirëmbajtjes të pajisjeve të specializuara për reagimin ndaj ndotjes të menaxhuara nga palët e treta;
- ✓ shpenzimet në lidhje me veprimet administrative dhe sigurimin e mbështetjes logjistike të skuadrës së menaxhimit të incidentit;
- ✓ shpenzimet në lidhje me ndërmarrjen e masave reaguese, kur ndotësi nuk është identifikuar;
- ✓ shpenzimet në lidhje me ndërmarrjen e masave reaguese, kur ndotësi nuk është në gjendje të mbulojë shpenzimet e reagimit;
- ✓ shpenzimet e vlerësimit të rrezikut dhe për përgatitjen e hartave të ndjeshmërisë;
- ✓ shpenzimet për përgatitjen e mjeteve mbështetëse për zbatimin e planit;
- ✓ etj.

3.11 A kanë të dhëna Portet Durrës Shëngjin, Vlorë e Sarandë për plane, metodika dhe kurikula të trajnimit të personelit që merr pjesë në reagimin si dhe personat e trajnuar, ndaj ndotjes detare me naftë apo substanca të rrezikshme si pasojë e aksidenteve? (nëse PO paraqitini ato, gjithashtu paraqitni planin dhe realizimin e trajnimeve rast pas rasti si dhe institucionet që i kanë realizuar)

TË PËRGJITHSHME

5. A keni sistem të dhënash statistikore për emergjencat dhe mbrojtjen e mjedisit detar dhe porteve për rastet e ndotjes nga nafta ose lëndë të rrezikshme e menjëhershme dhe derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet? (nëse PO paraqitini këto të dhëna statistikore nëse edhe në formatin e paplotësuar) ;
6. A keni realizuar Pyetësorë për mënyrën e menaxhimit të sistemit të emergjencave dhe mbrojtjes mjedisit detar nga ndotjet ? (nëse PO për çfarë dhe rezultatet e tyre)?
7. Si mendohet nga ana juaj të jetë perspektiva e zhvillimit të administrimit të sistemit të mbrojtjes mjedisit detar dhe porteve në rast të ndotjes së detit nga nafta ose mbetje te rrezikshme apo derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet?
8. Çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e sistemit mbrojtjes mjedisit detar e porteve në rast të ndotjes së detit nga nafta ose mbetje te rrezikshme apo derdhja e mbetjeve të ndryshme nga anijet?

JU FALEMINDERIT

KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
DEPARATAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS

P Y E T Ë S O R
MBI AUDITIMIN E PERFORMANCËS
ME TEMË
“NDOJTJA E MENJËHERSHE E JONIT DHE ADRIATIKUT”

Drejtuar: Sektorit të Planifikimit dhe Përballimit të Emergjencave Civile dhe Krizave
Prefekturës: Shkodër, Lezhë, Durrës, Fier dhe Vlorë

Në përputhje me Programin e Auditimit të Performancës “Ndotja e menjëhershme e Jonit dhe Adriatikut” të Kontrollit të Lartë të Shtetit, me nr. 10/6, datë 13/05/2020, ku shtrirja e tij është në Ministrinë e Mbrojtjes; Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile me shtrirje në 12 prefekturat me qendrat e mbrojtjes civile; Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë; Drejtorinë e Përgjithshme Detare dhe katër portet Durrës, Shëngjin, Vlorë e Sarandë në varësi saj; Ministrinë e Turizmit dhe Mjedisit; Agjencinë Kombëtare të Mjedisit me Drejtoritë Rajonale Mjedisore në 12 qarqet e vendit, për veprimtarinë që përfshihet në periudhën 2015-2020, **Jeni të lutur** të plotësoni pyetësorin e mëposhtëm, i cili ka si qëllim marrjen e opinioneve dhe informacioneve për realizimin e këtij auditimi. Nëpërmjet përgjigjeve, ne kërkojmë me dëshirën e mirë të kontribuojmë në kthjellimin e perspektivës të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet ndotjes detit, si një nga faktorët e rëndësishëm në mbrojtjen e mjedisit, përmirësimin e cilësisë jetës njeriut duke promovuar përvojat më të përparuara dhe shërbime të sigurta dhe efikase.

Përgjigjet e pyetjeve duhet të bëhen një nga një, rast pas rasti, me argumente dhe komente sqaruese. Krahës opinioneve dhe komentet tuaja, bashkëlidhur çdo pyetjeje, lutemi të na vini në dispozicion dokumente argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj.

Pyetësi apo informacioni pasi të nënshkruhet nga të gjithë personat që kanë marrë pjesë në përgatitjen e tij, të dërgohet zyrtarisht pranë Institucionit të KLSH dhe adresat elektronike:

KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
Rruga "Abdi Toptani" , Nr. 1 / TIRANË

si dhe në formë elektronike në adresat:

rmuca@klsh.org.al; azylyfi@klsh.org.al; egolli@klsh.org.al;

Gjatë shtjellimit, pyetësi mund të pasurohet më tej me pyetje të reja gjatë bashkëbisedimeve me personat përgjegjës dhe të ngarkuar për zbatimin e tyre si dhe të përgjigjeve të pyetësorëve që mund të realizohen me qytetarët, subjekte private e organizata jo qeveritare që kanë kontribuar në përmirësimin e sistemit të mbrojtjes së deteve nga ndotjet e menjëhershme etj.

Për çdo sqarim të mëtejshëm jemi në dispozicion dhe për diskutime të hapura, të cilat do të na ndihmonin në formulimin e mendimeve dhe rekomandimeve sa më të plota për përmirësimin e sistemit të menaxhimit të emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit të cilat do t'u ndihmonin **Ju**.

Për sa më sipër **lutemi** që informacioni të dorëzohet brenda 7 ditëve nga data e marrjes së Pyetësorit.

Dokumentacioni argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj., të dërgohet dorazi pranë zyrës ku është vendosur grupi i auditimit i Kontrollit të Lartë të Shtetit në Agjencinë Kombëtare të Mbrojtjes Civile, e cila ndodhet brenda territorit të Ministrisë Mbrojtjes Tiranë.

Ju faleminderit për bashkëpunimin!

GRUPI I AUDITIMIT

Rinald Muça,

Alfred Zylfi,

Elfrida Agolli,



1.Pyetja Kryesore: A është menaxhimi i ndërhyrjes në rast ndotje të menjëhershme të detit Jon e Adriatik garant për ruajtjen e tij?

1.1 A garantojnë strukturat shtetërore zbatimin e legjislacionit në parandalimin dhe menaxhimin e një ambienti të sigurt mjedisor në rast të ndotjes së menjëhershme të detit Jon e Adriatik?

1.2 A kanë strukturat shtetërore infrastrukturë dhe burime njerëzore të nevojshme për eliminimin e ndotjes së menjëhershme të detit Jon e Adriatik në rast të ndonjë aksidenti?

- Paraqitni shkurtimisht historikun e zhvillimin të emergjencave dhe mbrojtjes civile në prefekturën tuaj si dhe të bashkive që përfshin institucioni tuaj për mbrojtjen civile në përgjithësi dhe të mbrojtjes së detit nga ndotjet, mënyrën e krijimit, organizimit, funksionimit, baza ligjore, strukturat, drejtimit dhe programet e ofruara, etj., në lidhje me menaxhimin e këtij institucioni për zbatimin e detyrave dhe programeve të miratuara?
- A ka prefektura të dhëna për ngritjen dhe mënyrën si funksionojnë strukturat e përhershme të planifikimit dhe të përballimit të emergjencave civile dhe krizave të bashkive që ajo mbulon mbi mënyrën e organizimit, numrit të punonjësve me ndryshimet e tyre, skemat e lajmërimit për rastet emergjente, etj.? (Nëse PO paraqitini ato në mënyrë të detajuar)
- A ka prefektura plan mbi përballimin e emergjencave dhe mbrojtjes civile të qarkut si dhe rishikimin, përditësimin dhe përmirësimin e tij ?(nëse PO paraqiteni atë së bashku me rishikimet e përditësimet e tij)
- A ka prefektura plane të përgatitjes për emergjencat e mbrojtjes civile në qark, për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme si dhe mënyrën e zbatimit të masave mbrojtëse? (nëse PO paraqitini atë në mënyrë të detajuar për pjesët përkatëse)
- A ka të dhëna prefektura nga bashkitë dhe komunat për zbatimin e detyrave të planëzimit dhe përballimit të emergjencave e mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato në mënyrë të detajuar)
- A ka të përcaktuara prefektura nga organet vartëse me persona konkret dhe adresa e numra telefoni skemat e lajmërimit dhe të funksionimit të tyre për emergjencat dhe mbrojtjen civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqiteni ato)
- A ka të parashikuar në buxhetin e saj prefektura burimet dhe rezervat e nevojshme materiale dhe financiare, në rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile nga fatkeqësitë dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme ? (nëse PO paraqitini ato në mënyrë të detajuar)
- A ka personelin e nevojshëm dhe të trajnuar prefektura që të realizojë organizimin, bashkërendimin e veprimtarisë në rastet e emergjencave e mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato në mënyrë të detajuar së bashku me strukturat dhe organikat e punonjësve)
- A ka personelin e mjaftueshëm dhe të kualifikuar prefektura që të ndjekë riaftësimin nga fatkeqësitë natyre ose nga fatkeqësitë e tjera dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato në mënyrë të detajuar)
- A ka raporte, analiza apo informacione prefektura për gjendjen dhe masat e marra për ndjekjen e realizimin e detyrave nga bashkitë për organizimin, mënyrat e ndërhyrjeve për të vepruar, rekomandime për përmirësimin e gjendjes, në rastet e emergjencës dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato në mënyrë të detajuar raportet dhe rekomandimet)
- A ka prefektura regjistër të specialistëve në qark, me të cilët këshillohet kur gjykohet e nevojshme në rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato në mënyrë të detajuar)

- A është krijuar në çdo qark, nga prefekti shërbimi i emergjencës dhe mbrojtjes civile, si pjesë përbërëse e sistemit të planëzimit dhe të përballimit të rasteve të emergjencave dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme ? (nëse PO paraqiteni atë në mënyrë të detajuar)
- A ka prefektura të organizuar sistemin e lajmërimit të popullatës, institucioneve shtetërore, subjekteve privatë, etj., në rastet e emergjencave dhe mbrojtjes civile dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato në mënyrë të detajuar)
- A ka prefektura në inventarin e saj mjetet e nevojshme për përballje të parë me rastet emergjente dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme j? (nëse PO paraqitini ato në mënyrë të detajuar)
- A ka prefektura planëzimi për mënyrën e plotësimit me mjetet e nevojshme në rastet e emergjencave dhe për rastet e ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme? (nëse PO paraqitini ato në mënyrë të detajuar së bashku me vendet ku do të mund të merren këto mjete të nevojshme për përballimin e situatës)
- A ka në prefekturën tuaj raste të ndotjes së detit nga mbetjet urbane, ujërat e përdorura (zeza), nafta dhe nënproduktet e saj, mbetje të rrezikshme, etj.? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti dhe masat e marr për pastrimin dhe eliminimin e tyre)
- A ka në prefekturën tuaj ndotje të lumenjve nga mbetjet urbane, ujërat e përdorura (zeza), nafta dhe nënproduktet e saj, mbetje të rrezikshme, etj. ? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti dhe masat e marr për pastrimin dhe eliminimin e tyre)
- A ka raste në prefekturën tuaj të ndotjes së detit nga derdhja e naftës apo mbetjeve të rrezikshme në portin që ndodhet zonën që mbulon prefekturën juaj me pasoja në ndotjen e mjedisit detar dhe bregut të detit? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti dhe masat e marra për eliminimin e tyre)
- A ka patur raste të kryerjes së procesit të pastrimit të ujërave të detit nga ndotjet si dhe nga derdhja e naftës apo mbetjeve të rrezikshme ? (nëse PO paraqitini rast pas rasti si dhe kostot e tyre)
- A ka problematika të ndotjes së ujërave të detit nga basenet e portit që ndodhet në zonën që mbulon prefektura juaj? (nëse PO paraqitini ato)
- A keni kërkuar zbatimin e masave ndëshkimore ndaj ndotësve të detit? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti edhe ecurinë e tyre)
- A keni realizuar Pyetësorë me qytetarin, subjekte privatë, etj., në marrjen e opinionëve për cilësinë e shërbimit të ofruar nga strukturat shtetërore mbi mënyrën e menaxhimit, përballimit dhe eliminimit të rasteve emergjente ? (nëse PO për çfarë dhe rezultatet e tyre)?
- A keni realizuar Pyetësorë me qytetarin, subjekte privatë për ndotjet dhe pastërtinë e ujërave detare? (nëse PO për çfarë dhe rezultatet e tyre)?
- Si mendohet nga ana juaj të jetë perspektiva e zhvillimit të administrimit të sistemit të emergjencave dhe mbrojtjes civile?
- Çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e pastërtisë dhe cilësisë së ujërave detare si dhe në menaxhimin e rasteve të ndotjes detit nga nafta ose lëndë të rrezikshme në funksion ruajtjes mjedisit, mbrojtjes së shëndetit të njerëzve, zhvillimit të veprimtarive ekonomike, zhvillimin e sporteve ujore, turizmit dhe ruajtjen e biodiversitetit?

JU FALEMINDERIT

KONTROLI I LARTË I SHTETIT



REPUBLIC OF ALBANIA
ALBANIAN SUPREME AUDIT INSTITUTION
PERFORMANCE AUDIT DEPARTMENT

Address: Rruga "Abdi Toptani", no. 1, Tirana;

Web-site: www.klsh.org.al;

No. 10/13 prot.

Tirana, 30/10/2020

Performance Audit Report
"Immediate pollution of the Ionian
and the Adriatic Sea"



Public: This document is the property of the Supreme State Audit. It contains public information and its purpose is transparency to stakeholders in accordance with International Standards on Auditing and Law 154/2014, "On the Organization and Functioning of the Supreme State Audit", specifically Article 34, point (b), as promoting improvements in the public sector, in line with the applicable legal and sub-legal framework and sound management of 3Es. Any citation of this document should be made referring to its official source.



Performance Department at ALSAI@Performanca



Performance Audit Department - KLSH

AUDIT REPORT
"IMMEDIATE POLLUTION OF THE IONIAN AND ADRIATIC"
August 2020

The audit was performed based on the audit program approved by the Chairman of the Supreme State Audit no. 10/6, dated 13.05.2020.

The audit is spread over a chain of entities, mainly the Ministry of Defense / National Agency for Civil Protection, which has relations with the Sectors for Planning and Coping with Civil Emergencies and Crises in the 12 prefectures of Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastra, Korçë Kukës, Lezhë, Shkodër, Tirana and Vlorë, where in the prefectures of Shkodër, Lezhë, Durrës, Fier and Vlorë the audit was focused on the beaches they have in their jurisdiction; Ministry of Infrastructure and Energy; General Maritime Directorate and the four ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda under its auspices; Ministry of Tourism and Environment; National Environment Agency with Regional Environmental Directorates in 12 regions of the country Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastra, Korçë Kukës, Lezhë, Shkodër, Tirana and Vlora from the previous audit; while the Municipality of Shkodër and Fier as well as the Albanian Geological Survey have been notified through informative letters by being included in this audit in the phase of obtaining opinions in drafting the audit program. The draft report has been submitted to the entities involved in this audit, such as the National Agency for Civil Protection and the General Maritime Directorate, with letter no. 10/10, dated 25.06.2020, while the ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda, as well as the prefectures of Shkodra, Lezha, Durrës, Fier, and Vlora, were sent the draft report electronically, to absorb as many opinions and observations towards further improvement of the environment, with the main focus on "Immediate Ionian and Adriatic Pollution".

The draft report was drafted by the audit team based on the answers to the questionnaires due to the interruption of the physical meeting with the audited entities due to the COVID-19 pandemic and in accordance with the standards and guidelines for performance auditing, namely: INTOSAI Auditing Standards and field experience, ISSAI Performance Auditing Guide 3000-3100, Performance Audit Department Manual, Performance Indicators, as well as Institutional Internal Regulation.

The report was finalized in August 2020, as the audited entities submitted opinions within the legal deadlines for the Draft Report thus;

- Director of Lezha Port, Mr. N. M. via email dated 14.07.2020 expresses his appreciation by agreeing on the issues raised in the Draft Audit Report;
- The National Agency for Civil Protection has not submitted opinions within the legal deadlines for the Draft Report, which means that it agrees with it and the issues raised;
- The General Maritime Directorate and the four ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda, depending on it, have not submitted opinions within the legal deadlines for the Draft Report, which means that they agree with it and the issues raised;
- The prefectures of Shkodra, Lezha, Durrës, Fier, and Vlora have not submitted opinions within the legal deadlines for the Draft Report, which means that they agree with it and the issues raised;

Its quality is guaranteed by the relevant structures in Albanian Supreme Audit Institution.

The audit was performed by the audit team:

1. Rinald Muça, / group leader
2. Alfred Zylfi, member
3. Elfrida Agolli, member



THE CONTENTS

1. IMPORTANCE OF AUDIT	4
1.1 The context of the social problem	
1.2 ALSA strategy in performance audits	7
1.3 Previous audits in this area.....	8
1.4 Entity under audit.....	8
1.4.1 Introduction	9
1.4.2 Policies of the institution.....	10
1.4.3 Weight in budget and GDP	
1.4.4 Risks of the entity's activity	12
1.4.5 Importance of entity products.....	
1.4.6 Feedback of the subject in the study phase	14
2. AUDIT APPROACH AND DETAILS.....	
2.1 Objective and problem of performance.....	
2.1.1 Focus and definition of the problem.....	
2.1.2 Audit objective	
2.2 Definitions and terminology	15
2.3 Criteria.....	16
2.3.1 Policy Criteria	
2.3.2 Monitoring and reporting criteria	
2.3.3 Technical criteria	
2.3.4 Other Criteria / Best Practices	18
2.4 Pyramid of audit questions.....	19
2.5 Audit scheme.....	20
2.5.1 Audit approach/methodology	20
2.5.2 Audit methods & techniques	20
2.6 Predicted results	20
2.6.2 Impact of the audit message on the public and stakeholders	Error! Bookmark not defined.
2.6.3 Form of publication	
3. EXAMINATION OF QUESTIONS AND SUBQUESTIONS	22
3.1 Is the management of intervention in case of immediate pollution of the Ionian and Adriatic Seas a guarantee for its preservation?.....	23
3.1.1 Do state structures guarantee the implementation of legislation in the prevention and management of a safe environmental environment in case of immediate pollution of the Ionian and Adriatic Seas?.....	31
3.1.2 Do state structures have the necessary infrastructure and human resources to eliminate the immediate pollution of the Ionian and Adriatic Seas in the event of an accident?.....	60
4. SUMMARY REFERENCES AND ANNEXES.....	
4.1 References.....	
4.2 Annexes.....	
5. WORKING GROUP AND HIERARCHICAL RESPONSIBILITIES ..	Error! Bookmark not defined.



ABBREVIATIONS

ALSAI	Albanian Supreme Audit Institution
INTOSAI	International Organisation of Supreme Audit Institutions
EUROSAI	European Organization of Supreme Audit Institutions
ISSAI	International Standards of Supreme Audit Institutions
CM	Council of Ministers
MD	Ministry of Defense
MIE	Ministry of Infrastructure and Energy
MTE	Ministry of Tourism and Environment
DCEPR	Department for Civil Emergency Planning and Response
GDCP	General Directorate for Civil Protection
NACP	National Agency for Civil Protection
GMD	General Maritime Directorate
NCA	National Coastline Agency
PHI	Public Health Institution
NEA	National Environmental Agency
INSTAT	Albanian National Institute of Statistics
IMOC	Inter-Institutional Maritime Operational Center
SAA	Stabilization and Association Agreement
WB	World Bank
WHO	World Health Organization
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
EU	European Union
CE	Civil Emergency
CP	Civil Protection
CES	Civil Emergency Situation
SRO	Search and Rescue Operations
DCM	Decision of the Council of Ministers
NS	National Strategy
NSDI	National Strategy for Development and Integration
PIKE	National Plan for European Integration
AGS	Albanian Geological Survey
ICZM	Integrated Coastal Zone Management
METAP	Mediterranean Environmental Technical Assistance Program
UNEP/MAP	United Nations Environment Program/Mediterranean Action Plan
PAP/RAC	The Coastal Management Centre
RAC/SPA	
WWF	World Wildlife Fund for Nature
DFID	UK - Department for International Development
IMO	International Maritime Organization
PRFs	Port Reception Facilities
SENDAI	Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030

1. IMPORTANCE OF AUDIT

Performance auditing aims to promote improvements in the performance of public services. The new management philosophy in ALSAI has put performance auditing in the center of attention as an engine of institutional development both, in the Strategic Plan 2013-2017 and 2018-2022. The mission of ALSAI in the Strategic Plan 2018-2022 is defined: ALSAI is an independent constitutional institution, built to serve the Albanian citizen, to be an "agent" of the Assembly and stakeholders by informing them continuously, impartially, and on the responsibility that the government and public entities show in using the contribution of Albanian taxpayers and contributing to improving governance through the fight against corruption.

The Albanian coast consists of the Adriatic Sea and the Ionian Sea where the pollution of their waters would be a serious problem. Through this audit is required, the recognition of common problems in the management and protection of the Ionian and Adriatic Seas, from the pollution that can be caused by natural disasters, sinking of heavy tonnage vessels, spills of fuel or various debris from ships, lack of preventive measures or mismanagement of existing measures to avoid such events with a negative impact on the environment, etc., the data of which can be a good basis for building environmental policies, for orienting developments, planning, and investments strategic in sectors that have influence. Improving the functioning of a unique management and monitoring system in the Albanian seas and coasts from their immediate pollution, promoting safe, efficient, and ecologically sound services in compliance with European standards, dictated by EU directives and conventions international countries to which our country adheres, because the improvement of the system of protection of the environment and sea waters is for the benefit of present and future generations.

The importance of this performance audit is related to the evaluation of the reforms undertaken by the government in drafting policies in environmental protection with the priority Albanian sea protection and protections of coasts from pollution, protection of marine protected areas and wildlife, in accordance with national standards, to become part of economic development, through continuous improvement, the realization of investments, increase of monitoring performance for prevention, detection, and verification of violations of the rules, promoting effective experiences in their comprehensive development.

The audit *"Immediate pollution of the Ionian and Adriatic"* will be carried out in cooperation with the Supreme Audit Institutions of Croatia, Slovenia, Italy, Montenegro, and Bosnia and Herzegovina as a regional audit, where each of the offices will present its audit. independent and a summary material with all issues will be realized according to the participating SAIs. Although in our countries that are all bathed by the Adriatic Sea and the Ionian only by our country and Italy, there have been no events of such magnitude as to be classified as environmental emergencies, increased trade activity, development of our countries bathed by these seas and Environmental factors that are increasingly negatively impacting the global and regional climate, can lead to environmental catastrophes, the magnitude of which can be multiplied, due to the specificity of the closed nature of the Adriatic Sea and failure to take timely preventive measures. of rapid intervention. Addressing this audit topic by all regional SAIs, from the perspective of performance auditing is important, also especially since the protection of marine waters from pollution has a great impact on the environment, marine flora, and fauna, on the development of tourism, on the income of the economy as a whole as well as with an impact on the health of the population.

The audit will be based on the principle of partnership, on the improvement of legal acts in the spirit of cooperation with state institutions, local government in the service of the environment where we live, marine flora and fauna, taxpayers, economic operators. The conclusions will reflect the most contemporary opinion on the preservation of the seas, the quality of service provided, the costs borne by society, etc., where the opinions given the respect the civic interest. We will also

aim at improving and evaluating this system so that the state institutions that manage it cooperate with each other as one to account for their actions in a responsible, transparent, and effective manner that the management and monitoring of marine waters from pollution especially the immediate ones to be with the best possible costs and without impact on the environment, etc.

Despite the work done so far, in improving management system and monitoring of marine waters from pollution in our country in minimizing the shortcomings, this system continues to face problems ikat, pertaining to;

- legislation and how to use it, defining the scope and responsibility;
- improving the strategy and detailed way of preserving seawater and responding to oil spills or hazardous and toxic substances;
- competencies, decision-making, cooperation and coordination between state institutions, lack of transparency and expertise in responding to marine pollution accidents;
- competencies, decision-making, cooperation, and coordination between state institutions and local government for responding to accidents with marine pollution;
- improving the monitoring system and management of the marine protection system against pollutants;
- identification of areas with high risk and priority for cleaning protection as well as illegal interventions and uncontrolled spills of fuels at sea;
- preparation of field practice practices for pollution response;
- Lack of financial resources for investments in the protection of the seas from immediate pollution and the conservation of flora and fauna;
- shortcomings in the calculation of costs for the conservation and cleaning of the seas and the conservation of the flora and fauna hidden in them to ensure compensation for damage from pollution;
- providing appropriate types of tools/equipment to be used during the response to marine pollution in order to ensure the implementation of the national leak policy and strategy;
- identifying the most dangerous points and improving the infrastructure for their elimination through monitoring;
- preparation of terms of reference for pollution at sea in accordance with national and EU norms and standards;
- lack of projects;
- lack of employees, their frequent changes, changes in structures and changes in competencies and the way state institutions are organized;
- shortcomings in the training of professional training of employees in gaining new professional experiences, sharing their experience;
- deficiencies in statistical data;
- etc.

Also through this audit, we will highlight the positive and negative sides of pollution management and monitoring of the seas, as an investment in time where they should work together in order to improve water quality in the service of the environment, tourism, living things that hide in the seas.

The purpose of the audit: is to improve the interaction of all parties, to promote the strategic importance in reducing the risk of disasters, civil protection and protection of the marine environment from pollutant pollution, and compliance with standards.

Audit objective: is to increase the institutional responsibilities of state and local structures in objectively analyzing unexpected situations with negative consequences for the marine environment, caused by disasters that cause immediate and serious damage to human life, the living thing, property, cultural heritage, and the environment.

Importance of audit: is the evaluation of the performance of public institutions, improvement of monitoring and inspection, modernization of standards, an increase of public trust, protection of the environment in marine waters, in order to preserve human health, marine flora and fauna, tourism development employment and development of offshore-related economies.

1.1 The context of the social problem

"Apart from the oil spilled from the accidents that ships suffer, a dangerous pollutant is also the holes in the refinery probes or the breakdowns that they suffer at sea. Prof. Lorenz Schwark from the University of Bremen says that nature knows how to cope well with this pollution "There is a possibility that oil together with seawater creates a separate emulsion". The density differences between the oil and the surrounding water are reduced, so it happens that the oil does not manage to stick to the surface so such an emulsion is quite stimulating for the bacteria that feed on the oil. For these types of bacteria, it is quite nutritious when the oil is broken down into minimal particles. "The bacteria themselves would not survive on oil, but only on the surface that limits water to oil. The larger such a surface, the more active the bacteria become. These microorganisms have adapted to the harshest climatic conditions. So for example off the coast of Alaska, there are other communities of bacteria than those that live in subtropical areas. But one feature they have in common, says researcher Lorenz Schwark: They oxidize the constituent elements of oil. With this reaction the oil changes so much from the chemical composition that it is either completely remineralized, into CO₂ and water, or split into very small molecules like acetate or propionate. These non-toxic molecules are used by organisms as food, after this process, there is no longer any element worth mentioning. "But if these bacteria break down sulfur or nitrogen, then other highly toxic products can arise."¹

Therefore, today the challenge of protecting the seas from pollution in general but also immediate lies in its management in an all-encompassing way by providing equal benefits, according to the principles of EU environmental and water policies. The most efficient management of the seas lies in increasing the transparency and interaction of many institutions because it has to do with the development of infrastructure and services, the rule of law, civic awareness, and governance as a whole. Administration and management of seawater from pollution means, conservation, use of natural and biological resources, facilitation of conditions for tourism development, business development, etc. Also today the challenge in environmental issues lies in the public right to access environmental information, access to justice in environmental matters, and the participation of the public interested in environmental decision-making.

ALSAI has undertaken this performance audit in increasing civic trust because in many cases the way of managing and coordinating state institutions is measured only by figures, but we forget that the way they manage services, reflects the social approach for future generations. Giving opinions, for the improvement, modernization of the system of protection of the seas from immediate pollution is a priority today because it is not fully in line with today's requirements in terms of:

- Cooperation of institutions to reduce the risk of immediate disasters at sea, including all stakeholders;
- the needs for the approval and implementation of the "National Inter-sectoral Strategy for Environmental Protection of Sea Water";
- the need to improve the National Civil Emergency Plan;
- needs for the improvement of the National Emergency Plan "On the response to marine pollution in the Republic of Albania"
- needs for improving implementation mechanisms and capacity building due to different sectoral approaches;

¹ Proff. Lorenz Schwark, Bremen University.

- Insufficient engagement of several state institutions;
- still high dependence on foreign support in emergencies;
- cooperation and coordination of protection of the sea and coastline from pollution;
- creating a comprehensive approach and developing a more favorable legal and institutional environment in attracting domestic and foreign investors to improve logistics capacity to protect the sea from pollution;
- problems with the new administrative division in determining the administration of the territory and competencies;

1.2 SAI strategy in performance audits

The Supreme State Audit in the framework of the objectives of the Strategic Development Plan 2013-2017 and 2018-2022 in implementing international auditing standards (INTOSAI, EUROSAI), which recognize the need for performance auditing because they allow more complexity and adoption of European best practices one of its top priorities, has defined improving quality and increasing the number of performance audits, which is one of ALSAI's biggest challenges.

Performance audits in ALSAI are led by the Performance Audit Guide, its manual, its indicators, and the Cognitive Maps guide, which is considered dynamic documents that are updated with practical progress. They are not just normative or technical documents or a quick reference but contain a set of guidelines and information with practical implications that take into account the specific conditions and characteristics of each management audit.

ALSAI advises and assists managers and employees in these units to improve work processes, especially where efficiency is difficult to measure, as well as to improve the quality of public services without increasing costs.

New guidelines for performance auditing in the International Standards for Higher Audit Institutions (ISSAI 3000-3100) promote an orientation towards citizens' needs, progress, and practices are built by learning from experience by measuring in each case the public interest in the performance of entity states that we revise.

1.3 Previous audits in this area

Taking into account the data for conducting audits in this area, it turns out that although it is not the first time that a performance audit is performed in the field of civil emergencies, it is the first time that a performance audit is performed for immediate sea pollution and the response to this accidental pollution, issues so sensitive as to the pollution usually caused by natural disasters at sea, the sinking of heavy tonnage vessels, the lack of preventive measures or the mismanagement of existing measures to avoid such impactful events negative in the environment, etc., whose data can be a good basis for building environmental policies, for orienting developments, planning and strategic investments in the sectors that have an impact.

The environment is not only a rich asset of ecosystems but also an economic resource that must be used carefully and strategically as a social and moral obligation to properly manage and protect this national asset in the interest of citizens and future generations.

Also, the Supreme State Audit has continuously performed "Regularity Audit" which have dealt with:

- a) verification of the financial responsibility of the responsible entities and the general government;
- c) auditing of financial systems and transactions;
- ç) audit of the internal control system;
- d) auditing the integrity and compliance of decisions taken;

dh) reporting of all other issues arising from or related to the audit.

1.4 The entity under audit

The institutions that will be included in this audit are:

- Ministry of Defense;
 - o National Civil Protection Agency with extension in 12 prefectures of the country Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë, Kukës, Lezhë, Shkodër, Tirana and Vlorë with civil protection centers;
- Ministry of Infrastructure and Energy;
 - o General Maritime Directorate and the four ports of Durrës, Shëngjin, Vlorë and Sarandë under its auspices;
- Ministry of Tourism and Environment;
 - o National Coastal Agency, National Environmental Agency with Regional Environmental Directorates in 12 regions of the country Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë, Kukës, Lezhë, Shkodër, Tirana and Vlorë.



1.4.1 Introduction



Marine areas provide significant benefits to humans in terms of food and other ecosystem services. For thousands of years, humans have made extensive use of the sea as a major food reservoir in their struggle for survival.

Albania has a coastline of 476 km long: 325 km west in the Adriatic Sea and 151 km southwest in the Ionian Sea. The Adriatic Sea and the Ionian Sea are of great geographical and economic importance. They mitigate the climate, a large amount of fish is caught in their waters, and salt is extracted in the lagoons. These seas also serve as connecting roads of Albania with other neighboring countries.

The Adriatic Sea- This sea lies between the Apennine Peninsula in the west and the Balkan Peninsula in the east, and the Otranto Canal (72 km) separates it from the Ionian Sea. The Adriatic Sea is 820 km long (north-south direction) and 203 km wide (east-west). Its greatest depth reaches 1233 m. On the Albanian coast, this sea is shallow. The Albanian shores of the Adriatic Sea are 325 km long. Most of them are low plain shores with large beaches (several tens of kilometers long and up to several hundred meters wide), with very fine sand composition. Among them, the beach of Velipoja, Durrës, Divjaka, Vlora, etc. can be distinguished. Thousands of local and foreign tourists relax on these beaches. On this coast, there are also several bays, such as the bay of Bar, Drini, Durrës, Vlora, very suitable for seaports. They also have the most important ports in the whole country (Durrës, Vlora, and Shengjini).

The Ionian Sea- This sea lies between the southern part of the Balkan Peninsula and the Apennine Peninsula. It is the deepest sea of the Mediterranean, (with a depth reaching 5267 m at the Kalipso abyss), it is an open sea and quite wERA. The Albanian shores of this sea stretch from Cape Gjuhëza to Cape Stillo with a length of 151 km, with different features. Mountains rise along with it, so this coast is mostly high and rocky. On this coast, the beaches are rare and sandy. There are other sectors of it in which the mountains give way to small plains. The port of Saranda is also located in this sea.

Albania's marine ecosystems and coastal wetlands are rich in habitat typology and associated biodiversity. They constitute an important part of the natural heritage not only for the country but also for the Mediterranean region as a whole.

Preservation and care for the environment is not only a social obligation, but above all, it is also an individual responsibility. The environment belongs to everyone and everyone should protect it. Society, both in our country and around the world, is facing major problems related to the environment, such as disruption of balance and ecosystems, pollution by external factors as a result of human activity, indiscriminate use of natural resources, etc. Human pollution of the marine environment is the direct or indirect introduction of substances, vibrations, energy, heat, radiation, noise, etc., which change the quality of the environment and life in it. Therefore the protection of biodiversity, habitats, fauna, and wild flora have an important role and of general public interest in the policies of a country, both in economic development and in the future generations.

Albania has so far not faced serious environmental situations caused by the sinking of ships or those carrying oil, except in cases caused mainly by industry and the procedures of loading and unloading oil at ports.

The protection of the marine environment from pollution as a result of human activity is a very complex interaction process, which requires the recognition and application of the most modern methods in its prevention, the participation of many actors such as state bodies, private entities, NGOs, requires assistance. of citizens etc. It is also realized through the formulation of appropriate strategies and policies, preparation and implementation of plans and programs studied, the establishment of monitoring institutions, interaction, and support in cases of accidents and legal support.

Through this audit, we aim to outline and address the way to meet and complement the comprehensive strategic priorities for the protection of the sea from spills of oil, or debris from ships at sea as a result of accidents that may occur from shipwrecks or non-discharges. legally, as well as to assist in the sustainable development of management; monitoring, administration of these situations in case of occurrence. All these but also others in the protection of the marine environment will make it possible to promote sustainable development, protection of biodiversity, habitats, fauna, and wild flora as a legacy for generations, business development, and tourism, increase income, and for improving the quality of human life and maintaining it.

The main message of this audit is: *“The National Civil Protection Agency should create a new legal approach to cooperation with central institutions, local government, specialists in the field, legislative institutions, and interest groups, in increasing and strengthening its coordinating role, Coordinator, manager, technician, supervisor and controller for disaster risk reduction and civil protection throughout the country.*

In drafting this Audit Report, the audit team of ALSAI, represented by Rinald Muça, Alfred Zylfi, Elfrida Agolli, was based on the collected documentation and the answers given through questionnaires addressed to the National Civil Protection Agency, General Maritime Directorate, and four Directorates of Ports Shengjin, Durres, Vlora and Saranda, Prefectures of Shkodra, Lezha, Durres, Fier, and Vlora, in implementation of the audit program no. 10/6, dated 13.05.2020, according to the criteria and standards approved by ALSAI, INTOSAI, and the Code of Ethics.

1.4.2 Institutional policies

In the government program 2017-2021 the environment is considered not only a diverse asset of ecosystems but also an economic resource that must be used carefully and strategically, aware of the institutional, social and moral obligation to manage and protect it as a national asset in interest of citizens and future generations.

- Our country benefits from a coastline of 476 km and is located in a strategic position in the Ionian and Adriatic seas. The Government will work to take all measures and pay due attention to the protection of the environment in the aquatic space through:
- continuous control and monitoring of marine water parameters;
- reduction of the amount of solid and oily waste and their treatment according to certain European norms;
- drafting emergency plans and operational procedures for dealing with possible incidents or environmental emergencies;
- creating the necessary structures and completing them with the appropriate infrastructure and personnel to perform the above tasks.

1.4.3 Weight in budget and GDP

From the data, it results that the General Directorate of Civil Emergencies, (today the National Agency of Civil Protection) is financed by the state budget through the Ministry of Interior, from which has been dependent, while today through the Ministry of Defense from which is institutionally dependent. It also turns out that this agency, as if it were the director under the Ministry of Interior, even today does not have a separate budget structure, but it is part of the line ministry, which is subordinate, although today it is an agency and should have separate budget plan administered by itself and its structures. In the following materials, this problem together with the administrative structures will be analyzed in detail to highlight the pros and cons of this way of organizing the finances of this agency.

Also below we are giving the planned budget funds for the Ministry of Interior and the Ministry of Defense, according to the annual budget plans where the civil emergency is included as a separate item and specifically as follows:

BUDGET FUNDS PLANNED FOR MINISTRIES

Years 2017

Normative Act No. 3/2017 On Some Amendments to Law No. 130/2016 "On the Budget of 2017"

Code	Name of Institution / Program	Total current expenditure	Capital Expenditures			Total Budget Expenditures
			Internal Financing	Financing foreigners	Current Capital Expenditures	
	Ministry of Interior	16,665,455	1,142,874	810,357	1,953,231	18,618,686
03140	State Police	13,568,608	923,859	540,000	1,463,859	15,032,467
03150	Republic Guard	1,322,769	167,141	0	167,141	1,489,910
01160	delegated functions of local government	492,240	15,950	270,357	286,307	778,547
01170	Civil Registry Service	969,600	24,224	0	24,224	993,824
01180	State Reserve Management	104,238	10,000	0	10,000	114,238
10910	Civil Emergencies	208,000	1,700	0	1,700	209,700

Years 2018

Normative Act No.2 date 19.12.2018 On Some Amendments to Law.109/2017, "On the Budget of 2018",

Code	Name of Institution / Program	Total current expenditure	Capital Expenditures			Total Budget Expenditures
			Internal Financing	Financing foreigners	Current Capital Expenditures	
17	Ministry of Defense	17,225,948	2,023,162	0	2,023,162	19,249,110
01110	Planning, Management and Administration	1,208,141	28,000	0	28,000	1,236,141

02120	Combat Forces	4,702,032	1,837,162	0	1,837,162	6,539,194
09430	Military Education	552,750	0	0	0	552,750
02150	Combat Support	4,625,390	63,000	0	63,000	4,688,390
07340	Health Support	876,069	0	0	0	876,069
10270	Military Social Support	4,974,600	0	0	0	4,974,600
10910	Civil Emergencies	286,966	95,000	0	95,000	381,966

Years 2019

Normative Act No.11, date 24.12.2019 On Some Amendments to Law no.99/2018, "On the Budget of 2019",

Code	Name of Institution / Program	Total current expenditure	Capital Expenditures			Total Budget Expenditures
			Internal Financing	Financing foreigners	Current Capital Expenditures	
			3,753,500			
	Ministry of Defense	18,532,417	0	0	3,753,500	22,285,917
01110	Planning, Management and Administration	1,185,000	30,000	0	30,000	1,215,000
02120	Combat Forces	5,113,407	3,175,500	0	3,175,500	8,288,907
09430	Military Education	600,050	4,500	0	4,500	604,550
02150	Combat Support	5,393,410	125,000	0	125,000	5,518,410
07340	Health Support	885,550	70,500	0	70,500	956,050
10270	Military Social Support	5,060,000	0	0	0	5,060,000
10910	Civil Emergencies	295,000	348,000	0	348,000	643,000

Years 2020

Law no.88 18.12.2019 On the Budget of 2020

Code	Name of Institution / Program	Total current expenditure	Capital Expenditures			Total Budget Expenditures
			Internal Financing	Financing foreigners	Current Capital Expenditures	
		19,758,845	4,230,750	119,250	4,350,000	24,108,845
17	Ministria e Mbrojtjes					
01110	Planning, Management and Administration	1,189,000	20,000	0	20,000	1,209,000
02120	Combat Forces	5,845,835	3,799,950	0	3,799,950	9,645,785
09430	Military Education	600,050	110,000	0	110,000	710,050
02150	Combat Support	5,923,410	230,800	0	230,800	6,154,210

07340	Health Support	845,550	50,000	0	50,000	895,550
10270	Military Social Support	5,060,000	0	0	0	5,060,000
	Civil Emergencies			119,25		
10910		295,000	20,000	0	139,250	434,250

1.4.4 Risks of the entity's activity

In this audit program, we have considered some risks of the management of the marine pollution system where we are summarizing as follows:

- ✓ changes in ministerial affiliation;
- ✓ management of immediate sea pollution by many institutions;
- ✓ changes in legislation;
- ✓ contribution to ensuring the monitoring of immediate marine pollution by several institutions;
- ✓ changes in the structures of institutions that manage the seas;
- ✓ lack of a complete and responsible infrastructure for professional, quality, and comprehensive management;
- ✓ lack of staff and filling the structure with employees;
- ✓ Reduced time and inability to move to conduct an audit as a result of the spread in our country of the COVIT -19 virus and austerity measures imposed by the Government for not spreading this virus to save the lives of citizens.

1.4.5 Significance of the subject's products

State institutions Ministry of Defense, Ministry of Infrastructure and Energy, Ministry of Tourism and Environment, Inter-Institutional Maritime Operational Center, National Civil Protection Agency, General Maritime Directorate, National Coast Agency, National Environment Agency, etc. their legal authority manages accordingly the pollution of the sea support the policies of the Government following the legislation in force and the policies set out in the sectoral strategies. Institutions have as their field of action the management of marine protection from pollution, following the legislation, exercising legal, technical, coordination, monitoring activity as responsible for response policies to accidents with marine pollution:

- establish a viable operational organization, with representatives from all authorities and institutions involved, and establish their areas of responsibility;
- establish the principles of leadership and coordination and determine the appropriate response structures;
- identify high-risk areas;
- identify priority areas for protection and cleanup;
- define a national policy and strategy for responding to oil spills or hazardous and toxic substances;
- ensure that, to a minimum, the prior established and appropriate types of tools/equipment can be used in response to marine pollution in order to ensure proper implementation of the national leakage policy and strategy;
- enable leadership and ensure compensation for pollution damage;
- define national policies for the training of personnel involved in responding to marine pollution;
- ensure an adequate level of preparedness at the national level by conducting pollution response exercises;

- facilitate the implementation of international agreements for cooperation and mutual assistance to which Albania is a member.

1.4.6 Feedback of the subject in the study and implementation phase

In accordance with legal requirements, the institutions involved in the audit provided the necessary amenities for its implementation by the National Agency of Civil Protection.

However, here it is worth noting that;

- has difficulties in collecting and processing documentation due to the wide distribution of institutions, institutional dependence at the central and local level that deals with guaranteeing, monitoring, management, implementation, etc., against the immediate pollution of the sea.

2. AUDIT APPROACH AND DETAILS

2.1 Objective and performance problem

This audit aims to help coordinate the activity of state institutions in the protection of the marine environment to organize a rapid and effective response to oil spills or other hazardous and toxic substances that affect or tend to affect the maritime area of the Republic of Albania and its coast, which damage the sea and coastal waters, endanger the fauna and flora, threaten human health, as well as hinder the normal development of activities in this environment as well as facilitate national and international cooperation in the Adriatic, Ionian Seas and the Mediterranean.

2.1.1 Focus and define the problem

Protection of the seas from pollution is a major environmental and social issue that requires a unique monitoring and management system in order to protect the cleanliness of the sea of all factors acting in its protection, both institutional and legal in compliance with conventions, protocols of international agreements, to which our country is a party.

Through this audit in this area, we aim to contribute on ensuring and at the existence of an immediate, temporary, uniform, and effective response at a national level to incidents that may occur at sea, which cause or may cause pollution of the marine environment by oil or other hazardous and dangerous substances, which exceed the individual response capacity of ships, ports, oil terminals, shipyards, marine platforms, and local or regional authorities. Efficient use of financial resources, as well as to request from state institutions to increase monitoring, increase cooperation with local government, and to plan sufficient funds for marine pollution programs, guaranteeing high standards.

Also pay increasing attention to:

Legal and natural persons, public and private, local or foreign, who use the marine environment or exercise various activities in it;

- all activities installed on the coast;
- any vessel, located or sailing in the marine environment;
- Aer aeronautical vehicles, flying over the marine environment;

2.1.2 Audit objective

The objective of this audit is to help various national, regional, and local agencies to respond to incidents that cause or threaten the pollution of the Albanian sea and coast, and the management system of sea protection from pollution to be in line with standards. Also of the EU, analyzing the current problems and the instruments that state institutions have at their disposal to improve them. Also, its objective is to reflect with realism and objectivity of the situation, to contribute to the improvement of this system, as a vital need because after saving and saving people's lives, the main purpose of responding to an accident is to protect human health, marine environment and the

coastal one with the most appropriate costs and fees. With this audit we aim to achieve a complete, fair and evaluative opinion of:

- Performance of responsible institutions in managing and monitoring the water protection system and the country's coast from pollution;
- improving and achieving the setting of EU standards;
- the extension of monitoring throughout the coast;
- the reduction of the cost paid by the company for cleaning the seas;
- the measuring performance through growth dynamics of indicators;
- increase the credibility of public opinion and economic operators.

2.2 Definitions and terminology

Definitions and terminology used in this material have the following meanings:

- "Marine environment" is the marine space of the Republic of Albania, together with the fauna and flora, water resources, the last surface of the sea and its subsoil, including the coastline, beaches, ports, radars, and land territories their lagoons, estuaries, lakes, which communicate with the sea;
 - "Coastal areas" means the entire Albanian coast within the tidal wave in the coastal area, beaches, and wetlands;
 - "Ship" means a vehicle of any type operating in a marine environment and includes hydrophilic boats, air-cushion vessels, submersible and floating vessels of any type;
 - "National authorities" means the ministries, departments, and agencies of the Republic of Albania;
 - "Responsible government authority" means the competent government department set up that has administrative and political responsibilities for dealing with accidents and/or operational marine pollution (eg: IOC, Albanian Navy);
 - "Responsible operating authority" means the competent authority established to exercise operational responsibility in dealing with accidental marine pollution;
 - "Responsible regional authorities" means the regional environmental agencies (ERA) and the Albanian Navy for the purpose of regional emergency plans
 - "Local authorities" means the institution of the prefect of the county and local government units (Fire and Rescue Police, civil emergencies, State Police and Public Service);
 - "Major spill" means a spill of fuel in a quantity of a high degree for which time and place is impossible to predict, and which may cause serious environmental consequences;
 - "Fuel spill" at sea means the actual or potential spill, discharge, or leakage of fuel into the territorial sea waters of Albania;
- "Dispersant" means a liquid mixture of agents acting on the surface of one or more organic solvents, specifically formulated to enhance the natural distribution of fuel in the seawater column. reducing the voltage between fuel and water;
- "Incident" means a collision of a ship, stranding, fire, explosion, structural damage, incident during navigation, or other occurrences on board the ship or outside it resulting in damage to materials or threat of damaged ship material or cargo, also, an event in the naval unit;
 - "Sea pollution incident" means any event or series of events of the same origin which results in or could result in the discharge of fuel or other harmful and dangerous substances and which presents or may present a threat to the marine or coastal environment or similar interests of one or more States which requires emergency action or immediate response;
 - "Oil Pollution Incident" means any event or series of events of the same origin which results in or could result in a fuel discharge that poses or may present a threat to the marine or coastal environment, or similar interests of Albania or one or more neighboring countries, and which require emergency action or immediate response;
 - "Petroleum industry" means the discoverers and producers, refiners and traders of fuels, as well as

related carriers and contractors of the service "Fuel", means oil of any form, including crude oil, petroleum products, sludge, waste petroleum, and refined products;

- "Threat" means the potential impact or consequences that a fuel spill or other hazardous, harmful or toxic substance may cause if it comes in contact with a biological, social, or economic resource;
- "Incident controller" is a general term that refers to the person responsible for the operation of a port, place of stay, aids, installation, or contingency plan against marine pollution on board a ship;
- "Hazardous and toxic substances" means any substance except
- "Petroleum waste" means waste containing oil;
- "Pollutant" means all pollutants including fuels as well as hazardous and toxic substances;
- "Marine unit" means any artificially fixed or floating installation at sea, or structure used, or intended to be used, on or above, or anchored or attached to the seabed for the purpose of explored or exploited, in connection with the processing, loading or unloading of any mineral including fuel;
- "Prevention (pollution from fuel or hazardous and toxic substances at sea)" means any action performed during the normal operation of the ship, offshore platform, pipeline, or vehicle for refueling or hazardous and toxic substances to reduce the possibility of a fuel leak or hazardous and toxic substances occurring;
- "Plan" means the national emergency plan for the response to accidental marine pollution in the Republic of Albania;
- "Emergency plan" means a plan prepared pending implementation in response to a marine pollution incident;
- "Oil Spill Response" means the actions taken to confirm the presence of an oil spill, to stop the flow from the source, the contents, the collection, the protection of areas from damage, the reduction of the environmental effect, and the clearing of wildlife and areas contaminated by spills;
- "Biological rehabilitation" means a series of processes undertaken to accelerate the natural biological degradation of pollutants (oil or hazardous and toxic substances); These includes in particular the use of nutrients (bio stimulators) and the collection of microbes selected specifically to reduce oil (natural addition or planting);
- "Shelter" means a place where a vessel can be anchored or anchored to enable measures to be taken to minimize the effects of damage (eg to minimize oil spills);

2.3 Sources of Criteria

2.3.1 Policy Criteria

- Uta Constitution of the Republic of Albania;
- Law 154/2014 "On the organization and functioning of the Supreme State Audit";
- Law no. 9251, dated 08.07.2004 "Maritime Code of the Republic of Albania";
- Law no. 8875, dated 04.04.2002 "On the Albanian Coast Guard", amended;
- The decision of the Council of Ministers no. 954, dated 30.09.2009 "On the organization, structure, functioning of the Inter-Institutional Maritime Operational Center (IACC) and the interaction with state institutions that have interests at sea", as amended;
- The decision of the Council of Ministers no. 439, dated 13.05.2011 "On the approval of policies and procedures for the operation of QNOD", as amended.
- Law no. 8905, dated 06.06.2002, on "On the protection of the Marine Environment from Protection and Damage"; changed;
- Law no. 8756, dated 26.03.2001 "On civil emergencies", amended repealed by law r. 45/2019 "On civil protection"
- Law no. 10431, dated 09.06.2011 "On environmental protection";
- Law no. 7746, dated 29.07.1993 On hydrocarbons (exploration and production), as amended;
- Law no. 8450, dated 24.02.1999 "On the processing, transportation, and trade of oil, gas and

- their by-products", as amended;
- Law no. 9281, dated 23.09.2004 "On security at ships and in ports";
- The decision of the Council of Ministers no. 1214, dated 03.09.2008 "On the approval of the strategy of the transport sector";
- The decision of the Council of Ministers no. 772, dated 24.09.2010 "On the implementation of the International Health Regulation";
- National plan for civil emergencies, approved by the decision of the Council of Ministers no. 835, dated December 3, 2004;
- Law no.9692, dated 08.03.2007 "On the accession of the Republic of Albania to the international maritime convention" On preparation for oil pollution, response and interaction (operational), 1990 ";
- The decision of the Council of Ministers no. 480, dated 25.07.2012 on the approval of the national emergency plan "On the response to marine pollution in the Republic of Albania";
- Law no. 93/2015 "On tourism";
- Law no. 114/2017 for some additions to law no. 93/2015 "On tourism";
- Law no. 111/2012 "On integrated management of water resources";
- Law no. 9587, dated 20.07.2006 "On the Protection of Biodiversity";
- Law no. 68/2014, for some additions and amendments to Law no. 9587, dated 20.07.2006 "On the protection of biodiversity";
- Law "On the ratification of the Berne Convention";
- Law no. 8906, dated 06.06.2002 "On protected areas";
- Law no. 1006, dated 23.10.2008: "On the protection of wild fauna;
- Law no. 44/2015 "Code of Administrative Procedures of the Republic of Albania";
- Law no. 139/2015 "On Local Self-Government";

2.3.2 Monitoring and reporting criteria

- Analysis of the activity of the Civil Protection Agency;
- Analysis of the activity of the Inter-Institutional Maritime Operational Center (with participating institutions);
- Analysis of the activity of the General Maritime Directorate and the four ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda depending on it
- Analysis of the National Environmental Agency
- DCM, on determining the rules for the organization and functioning together with the regulations of the above agencies and directorates;
- Ministry of Tourism and Environment National strategy:
 1. Forests,
 2. Biodiversity,
 3. EIA and SEA,
 4. Waste Management,
 5. Air quality,
 6. Chemicals,
 7. Noise,
 8. Ozone depleting substances.
- Statistical data from INSTAT
- Ues Guidelines and Manuals for Performance Audit of ALSAIand SAIs;
- Ect

2.3.3 Technical criteria

- Monitor Monitoring reports;

- EU Directive 92/43 / EEC of 21 May 1992 "On the protection of natural habitats and of wild fauna and flora"
<http://europa.eu.int/comm/environment/nature/habdir.htm>;
- Biodiversity Convention - 1994;
- Rio Convention 05.01.1994 - Biological diversity;
- Aarhus Convention;
- Berne Convention - Law on "Ratification of the Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Environment"
- Albania's accession to the convention on "Protection of the marine environment and the coastal area of the Mediterranean Sea, as well as the 6 accompanying protocols"
- Ag Cartagena Protocol on Biosafety - Law no. 9279, dated 23.09.2004
- Projects / WORD BANK, // UNESCO // USAID // UNDP // PNUD // BE // OSCE // GEF // WWF // MIREANIC // IUCN // GIZ // Kfw // ECNC // G & G Group // INCA / NATURA 2000 // SBI / , / GOPA / , / JICA / , etc., "On the environment";

2.3.4 Other Criteria / Best Practices

- Performance Indicators, British NAO;
- Reports with best international experiences;
- National and Sectoral Strategy
- Audit reports of ALSAI, Ministry and internal audit;

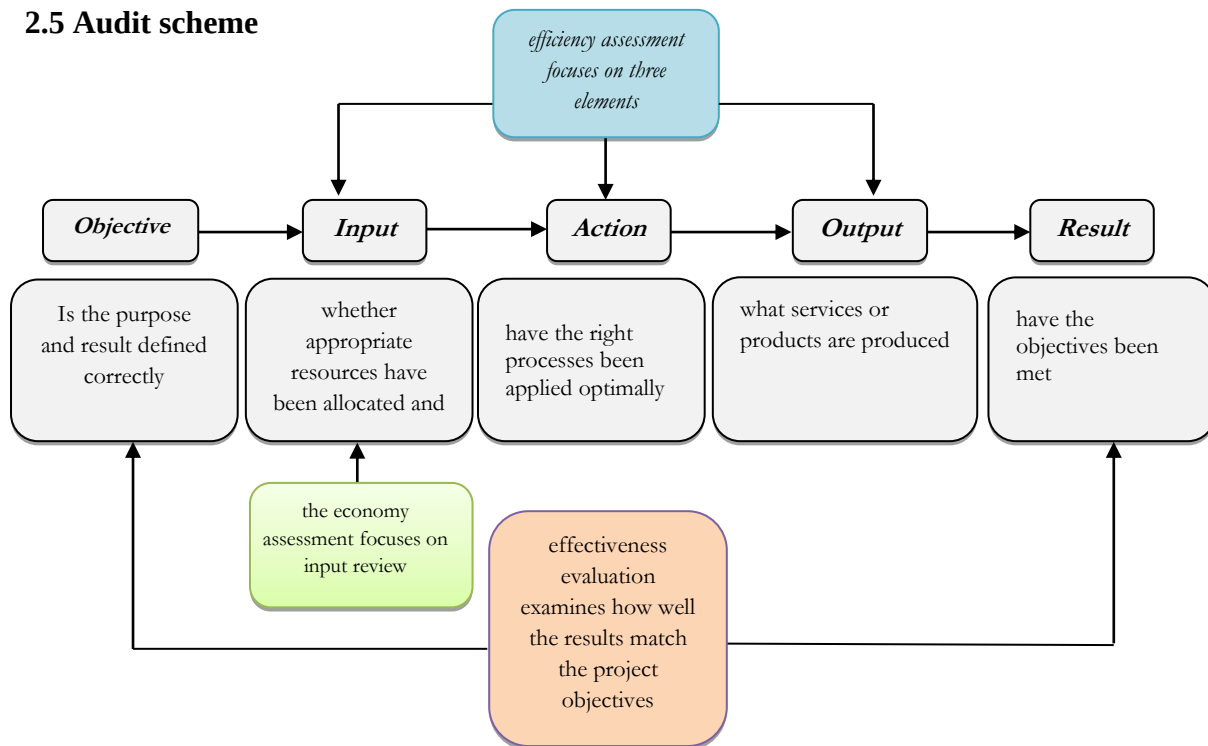
2.4 Pyramid of audit questions

1. Key Question: Is the management of intervention in case of immediate pollution of the Ionian and Adriatic Seas a guarantee for its preservation?

1.1 Do state structures guarantee the implementation of legislation in the prevention and management of a safe environmental environment in case of immediate pollution of the Ionian and Adriatic Seas?

1.2 Do state structures have the necessary infrastructure and human resources to eliminate the immediate pollution of the Ionian and Adriatic Seas in the event of an accident?

2.5 Audit scheme



2.5.1 Audit approach / methodology

In this performance audit, the audit team selected as the most **appropriate result-oriented audit approach**. Consequently, the methodology used is **normative** and contains evaluative, comparative, analytical and recommendatory elements.

2.5.2 Audit methods & techniques

- The methods used to support the selected methodology are as follows:
- Collection and review of documentation and physical evidence;
- Study of the organization and the whole process;
- Study of domestic and foreign legislation, as well as regulations, referenced manuals;
- Open interviews and questions, processing and qualitative and quantitative analysis of their answers;
- Verb Verbal interviews with managerial staff and employees, obtaining their opinions;
- Direct observations along the coastline and ports of the country;
- Questionnaire with closed questions; qualitative and quantitative processing and analysis of questionnaire responses.

- Evaluate the road safety system and compare it with national standards or best practices;

2.6 Predicted results

2.6.1 Impact of the audit message on the Assembly and the Government

With this audit, we want to inform the Assembly and the Government, on the current state of reaction of state institutions and various national, regional, and local agencies to incidents that cause or threaten to cause pollution of the Albanian sea and coastal waters as a vital need for conservation and saving people's lives, protecting human health, the marine and coastal environment. Through the recommendations we will enable the realization of policies that should be undertaken for its improvement, promoting the best experiences and according to contemporary and international standards.

2.6.2 Impact of the audit message on the public and stakeholders

The performance audit "Immediate Pollution of the Ionian and Adriatic" has a very wide impact as it touches on a very delicate topic, which has to do with the reaction of state institutions to pollution usually caused by natural disasters at sea, drowning, and heavy tonnage vessels, lack of preventive measures or mismanagement of existing measures to avoid such events with a negative impact on the environment, etc. Through this audit, we aim to raise awareness of all citizens, taxpayers, and economic operators about the consequences, to improve and achieve international standards and its data can be a good basis for building environmental policies, for orienting developments, strategic planning, and investments in the sectors that have an impact.

2.6.3 Form of publication

At the end of the audit, a Draft Audit Report will be prepared, which will be discussed with all parties involved in this audit. After receiving the opinions and their reflection, the Final Audit Report will be prepared, which will be forwarded to the parties involved in the audit and published in the periodic and annual reports of ALSAI, on the ALSAI Web, on the Facebook page of the Department of Performance in ALSAI, in the daily press, etc.

3. EXAMINATION OF QUESTIONS AND SUBQUESTIONS

3.1 Key Question: Is the management of intervention in case of immediate pollution of the Ionian and Adriatic Seas a guarantee for its preservation?

Life on earth depends on liquid water because water is a solvent in most chemical and biological reactions. Outdoor living things are approximately 70% water. The properties of water shape every aspect of life, from the chemistry of biological reactions, the forms of macromolecules, the organization of cells, muscles, and organs of the organism itself.

Seawater is a dynamic element, whose properties vary in space and time. Movements, physical properties (temperature, salinity, density), dissolved gases, and solid waste create a variety of environmental conditions which significantly affect the composition of each biological community that populates it. Most of the materials that reach the sea are decomposed through chemical reactions or bacterial activities and larger organisms. However, there are some substances that are very stable or have a low degree of degradation.

The sea has had and will have special importance for the economic development of our country. Maritime, submarine assets and benefits that come from the use of the sea constitute great national values, and therefore their good management and preservation are one of the important elements of national security. Albania exercises its sovereignty over 6,000 km² and the right to use water and underwater resources in a maritime area of about 11,000 km².

The mission of civil protection is to create the conditions of society to reduce the risks of disasters, to prevent, prepare, cope with disasters, and to recover, through an integrated and efficient system in order to guarantee and protect the lives of people, to living things, property, cultural heritage and the environment, through the strengthening of the civil protection system.

From the audit and the answers to the questionnaires, it results that there is no strategy for civil protection which is foreseen to be drafted with the new law no. 45/2019 “On civil protection” in which the drafting and approval of the National Strategy for Disaster Risk Reduction are sanctioned. This is also mentioned in the progress report of the European Commission for Albania for 2016, which states that there is no civil protection strategy and there is a limited administrative capacity. The same situation is for the protection of the seas from pollution also in cases of their pollution by oil or hazardous substances or its immediate pollution in case of disasters which should be part of the National Strategy for Disaster Risk Reduction. The lack of strategy means that a number of challenges remain to be addressed during this period of time to protect the seas from their pollution, even in cases of marine accidents where the objectives, directions, policies for their protection from pollution and pollutants are defined. , in line with the directions of the Government strategy document that should provide sustainable solutions to the challenges of the sector, based on a comprehensive methodology based on real sector assessments. The strategic document should be drafted on the basis of sustainable use of natural, cultural, and historical potentials for the development of high quality and diverse products, easily accessible also on strict principles that ensure sustainable development of the sector, valuing respect for the environment. as a non-negotiable criterion. The strategy should strengthen the integrated spirit, bringing together a number of actors in achieving objectives and implementing the action plan.

The National Strategy for Disaster Risk Reduction and Civil Protection will be the basic strategic document of the Republic of Albania, which defines the policies and activities of institutions and central and local structures, as well as all other entities, in disaster risk management. The arguments

in favor of having a strategy beyond those mentioned above for the necessity of the law are, as follows:

- ✓ The drafting of the National Strategy for Disaster Risk Management is based on law no. 9956, dated 17.7.2008, "On the ratification of the financing agreement between the Republic of Albania and the International Development Association (IDA), for the project" Disaster risk mitigation and adaptation ";
- ✓ Approval of the National Strategy for Disaster Risk Reduction and Civil Protection is a legal obligation, as it constitutes one of the objectives provided in law no. 103/2014, "On the approval of the national security strategy of the Republic of Albania";
- ✓ Completion of the strategy is of particular importance for Albania, as a country that was very vulnerable to disasters, but also with insufficient human and material capacities to cope with them. The implementation of the strategy will primarily serve to guarantee a sustainable development of the Albanian economy, improve security, but also the quality of life of Albanian citizens, as it will have a substantial impact on the process of approximation with the acquis broad in the process of approximation of our country with the EU;
- ✓ Lack of strategy is contrary to the fifth objective of the Sendai framework of disaster risk reduction "Significantly increase the number of countries with strategies for reducing national and local disaster risk by 2020".

Findings

- The civil protection strategy is not designed as a basic document that sets policies and objectives, to reduce disaster risks, to prevent, prepare, deal with disasters, and to recover through an integrated and efficient system in order to guarantee the protection of human life, living things, property, cultural heritage and the environment, through the strengthening of the civil protection system.

Conclusion

- The drafting of strategies is important because, through them, the modernization of the civil protection system is achieved with the aim of:
 - Inclusion of all conventions, initiatives, agreements, and other important international documents in the field of civil protection, disaster risk reduction, adaptation to climate change, etc .;
 - anticipation of all duties and responsibilities of central and local institutions, private entities, civil society organizations and associations, citizens;
 - obliging and strengthening the administrative, technical and financial capacities of the civil protection system.
 - obligation and consolidation of the administrative, technical and financial capacities of the civil protection system;
 - legal obligation for all public authorities, private entities, in the modernization of the civil protection system;
 - consolidating the functioning of the inspection mechanism for the control of the duties and responsibilities of the actors of the civil protection system;
 - increase and consolidation of international cooperation, in order to increase the speed and flexibility in requesting, receiving, accepting, providing and crossing the state border of international assistance;
 - increase cooperation of all institutions and structures at central and local level, citizens, private entities, civil society organizations and associations, scientific research institutions, universities, voluntary organizations, international organizations and counterpart

organizations to reduce the risk of disasters and civil protection throughout the country, by defining clear rights and duties for each of them;

- increase the role of early warning, monitoring, notification, alERA, creation and maintenance of disaster loss database in disaster management,
- increasing the role of central and local government authorities in districts in reducing the risk of disasters and civil protection;
- planning of financial funds for disaster risk reduction and civil protection by ministries and municipalities and improvement of the financing system;
- substantial improvement of the education and training system of employees and individuals in increasing their capacities;
- taking concrete measures to raise awareness of the whole society, for civil protection as a duty of each through increasing the role of all state participants in the process;
- planning and implementation of the highest quality disaster prevention and rehabilitation measures in infrastructure;

Recommendation

- ✓ NACP in cooperation with the Ministry of Defense to coordinate and reconcile the work for the drafting and adoption of the National Strategy for Disaster Risk Reduction and updating of the National Civil Emergency Plan, including the protection of the environment as a whole and the protection of the marine environment from pollution and immediate pollution by defining disaster risk reduction policies and objectives, to prevent, prepare, cope with disasters and to recover.

Another phenomenon that has been analyzed are the media reports which show how effective the taken measures have been in minimizing the emergency cases of environmental pollution, specifically the pollution of the seas by petroleum. According to the announcements received from the on-line press pages, it results that:

Environmental catastrophe, how the coast of Durrës is polluted

(Panorama newspaper 8 November, 2015: 9.16)

A considerable amount of oil has been spilled today by a still unidentified vessel in the waters of the Adriatic Sea, very close to the coast of Durrës.

Sea pollution is alarming, both for the underwater wildlife and for the citizens living near the coast. The images are serious and show how the oil has polluted the coast of Durrës and it will take a long time for it to recover. Furthermore, offshore oil also risks air pollution, as well as groundwater which would contaminate the entire area. Meanwhile, investigations are still ongoing to find the cause of this pollution of considerable size. So far it is suspected that one of the ships that was in the queue (the part before the entrance of the Port) may have caused the pollution, intentionally or unintentionally.²



²<http://www.panorama.com.al/fotot-katastrofa-mvirementore-si-eshte-ndotur-bregdeti-i-durresit/>;

Offshore oil, environmental catastrophe in Narta

(Newspaper *Gazeta Shqip* dated 25 May 2016: 10:55)

Dated 23 May 2016, Narta beach was involved in an environmental disaster. This is because a considerable amount of solar has spread in the sea with dizzying speed, polluting the entire coastline, of three kilometers. It is alleged that the cause for this was a defect in one of the vessels that was processing the oil. Official sources suggest that for the past two days, a significant amount of crude oil has been spilled into the sea, favored by the waves that have swept it along the entire coastline of Narta beach.

- The “P.” Company, the cause of this environmental catastrophe, explains that “I. K” vessel was loading crude oil in the port of Vlora 1 and the pollution was not intentional, but a wrong maneuver on the vessel, which created pressure on the pipelines”. “Over pressure has caused a crack resulting in oil spills” explains the company,” said in its position. “Petrolifera” says that the ship and the terminal immediately implemented the emergency plan according to the provisions of international standards.” The leak was controlled by positioning the floating cordon, which has limited the oil spill to the maximum. The floating cordon has brought the recovery of oil spilled into the water. On the evening of May 23, a small amount of crude offshore oil was signaled that may have come from the same incident. The strong wind may have caused the distribution of a part of the oil” the company explains.
- The Municipality of Vlora, the border police, the port captaincy, as well as the Inspectorate of Environmental Protection have been informed about the situation in question. The serious event was also commented by the Minister of Environment, who stated that the institutions under his department auspices have undertaken a series of measures to address the culprits. “The Ministry of Environment and its subordinate institutions, such as State Inspectorate of Environment and Forests (SIEF) and NEA, were yesterday in the polluted place in the area of Zvërnec, since the moment of identification of pollution”. The Minister of Environment emphasized that the State Inspectorate of Environment and Forests (SIEF) has undertaken the measure of complete suspension of the activity of the vessel that was operating in the area, as well as the administrative measure with a fine against it.
- The environmental catastrophe in the area of Zvërnec in Vlora has irritated many, including the Minister of Defense, who claims that there will be 0 tolerance for the culprits.” Several tons of crude oil have polluted almost 5 km of coastline, due to a leak from a vessel that was supplied to Petrolifera. The Navy is navigating to assist in the operation to prevent the spread of pollution and clean it up. In the capacity of Minister of Defense and as a citizen of Albania and that I feel sorry for every square centimeter of land or sea of my country; ZERO tolerance for the responsible”,³

Notwithstanding the fact that based to the data it turns out that the leak was controlled with the floating cordon, the photos show that these actions were not efficient and in time with a plan to eliminate the consequences because the pollution has reached the sea shore in Zvërnec and specifically;



[in](#)





Pollution from Albpetrol oil threatens the last wild river in Europe

Crude oil spills from Albpetrol wells in Vjosa, which is considered by scientists as an oasis of biodiversity, is an "environmental crime", which according to activists threatens the flora, fauna, agricultural lands and drinking water of downstream cities. of the river.



About 270 kilometers from the mountain to the sea, the Vjosa flows freely and uninfluenced into its stream, which meanders from the canyon magnifying into a wide gravel downstream where bays and islands of white gravel form. The width of the river at this point of its flow towards the sea reaches up to 2 kilometers, creating an impressive natural landscape.

However, the rich ecosystem of Europe's last great and wild river - as scientists and environmental activists like to describe the Vjosa - is in jeopardy. Crude oil spills from Albpetrol company's decanting tanks near the village of Gorisht have created an oil and mud stream, which flows into the Vjosa River.

Documents provided by BIRN show that this stream is not an isolated case and that hydrocarbon pollution is critical in at least two sectors managed by Albpetrol - Gorisht-Kocul and the Cakran-Mollaj sector.

According to activists, the continuous flow of crude oil and industrial waste from Albpetrol decanting stations in Vjosa is an environmental crime, which threatens not only the rich flora and fauna of this river, but also agricultural lands and water sources in the channel of its bottom.⁴

Oil flows directly into the Gjanica River

All oil companies operating in the Visoka area have been dumping hydrocarbon residues into this stream for years. As a result, air, soil and water pollution is caused. This is the area where oil companies discharge waste, directly into the Gjanica River. Although there has been rainfall that has pulled out the recently spilled oil, the consequences of pollution are clear here. Still the trees and bushes are painted with crude oil. The earth is polluted so much that even a simple experiment shows this.⁵



The oil tonnage of “Gega Oil” ends up from the tanker in the channel, pollutes Porto Romano. Citizens collect it with cans.

⁴<https://www.reporter.al/> INVESTIGATION 27 Nov 2018 Author : Edmond Hoxhaj | BIRN | Tirana; <http://time.ikub.al/Lajme/18-11-27-VIDEO-ndotja-nga-nafta-e-Albpetrol-it-kercenon-lumin-e-fundit-te-eger-ne-Europe.aspx> ; <https://www.facebook.com/769579023123012/posts/n%C3%AB-k%C3%ABrc%C3%ABnim-tjet%C3%ABr-i-madh-p%C3%ABr-lumin-e-last-t%C3%AB-eg%C3%ABr-n%C3%AB-europe%C3%AB-pollution-from-oil-1987067121374190/> ; <http://brkic-autootpad.com/pl3598/ndotja-e-deteve-nga-nafta.html> ; <https://etleboro.org/g/92b855aabf5c3f477dd4f3bffc7e21csg/nafta-e-albpetrolit-derdhet-n%C3%AB-vjos%C3%AB-rrezikohet-lumi-i-fundit-i-eg%C3%ABr-%C3%AB-europ%C3%AB> ; <https://gazetasi.al/si-po-e-shkaterron-ndotja-e-naftes-vjosen/> ;

⁵<https://www.javaneës.al/fier-nafta-derdhet-direkt-ne-lumin-gjanica/> ; <https://shqiptarja.com/lajm/fier-skandal-ekologjik-sere-br-e-zift-ne-zonen-e-semanit?r=app> ; <https://ëëë.epokaere.com/lumi-gjanica-shnderrohen-ne-vendgrumbullimin-e-mbeturinave-video/> ; <https://alusa.live/2020/04/20/gjanica-nje-lum-i-nxire-me-ndotjet-e-naftes/> ; <https://sëetha.com.au/vj1f10/lumi-i-gjanices.html> ;

Hundreds of tons of imported oil have been spilled by the G.O. company in the Porto Romano area. The incident happened while the oil was passing from the tanker to the company's deposit in Porto Romano in Durrës. The incident happened 8 days ago in the Porto Romano area. In addition to the economic damage, it caused to the company, the oil has caused great environmental pollution. Meanwhile, this incident has been exploited by the residents of the area who have rushed to collect the oil with cans.

However, so far, the relevant authorities have not issued any statement regarding the case. "G. O" itself has denied rumors that the company's deposits have been cracked and as a result oil has been spilled into the canal.

"No deposit has been opened in our terminal (this has been verified by state authorities and can be verified by anyone). The sludge in the cans is not oil of the company "G.O" but it canal water mixed with mud", explains the company "G.O" regarding the case.⁶



ts with the environment, not all people and authorities act duty of all but also ours to aim to encourage immediate consequences of human activity in the environment, and

where is the level of pollution going, convincing state authorities, business, community and citizen to act, in order:

- to understand what is environmental pollution;
- to recognize soil pollution;
- to show what is the pollution of marine waters;
- to indicate the level of water pollution, the causes;
- to give the role of law in the protection of the environment by expressing the relevant legislation;

⁶<https://abcnews.al/tonelata-nafte-e-gega-oil-perfundon-nga-tankeri-ne-kanal-ndotet-porto-romano-qytetaret-e-mqipin-me-bidona/> ; <https://www.newsbomb.al/cahet-depozita-qindra-ton-nafte-derdhen-lume-ne-porto-romano-banoret-vershojne-me-makina-e-bidona-foto-202869> ; <https://tvklan.al/porto-romano-dhe-gjanica-me-mbetje-nafte/> ; <https://shqiptaria.com/lajm/cahet-tubksion-i-...> ; [https://www.oranews.tv/article/skandali-me-OIL n ...](https://www.oranews.tv/article/skandali-me-OIL-n-...) ; <https://www.youtube.com/watch?v=ArKq84RMZE> ;

- to show realistic levels of pollution based on statistics;
- to present some measures that shall be taken to reduce pollution;
- to show facts about pollution and measures taken in the area where we live;
- to give recommendation messages to state authorities and awareness to the listener.

Do state structures guarantee the implementation of legislation in prevention and management of a safe environmental environment in case of immediate pollution of Ionian and Adriatic seas?

The environment is the community of interactions of biotic and non-biotic components that promote and develop living life on earth, including the physical, natural environment of air, soil, water, etc. Natural and social environmental factors directly affect human life. They are an essential condition for determining their physical, mental, intellectual, psychological development and their own way of life. Not all people and institutions act in the same way towards the environment. Some perform defensive activities while others exploit it in more barbaric ways. Preservation and care for the environment is not only a social obligation, but above all it is also an individual responsibility. The environment belongs to everyone and everyone should protect it. Society both in our country and around the world is facing major problems related to the environment such as: pollution, disruption of ecosystem balances, indiscriminate use of natural resources, etc. Environmental pollution is the direct or indirect introduction of substances, vibrations, energy, heat, radiation, noise which change the quality of the environment and life.

The marine environment is the maritime space of the Republic of Albania, together with the fauna and flora, water resources, the surface of the sea and its subsoil, including the coastline, beaches, ports, ranks and their land, lagoons, estuaries, lakes of water line that communicate with the sea. The marine environment is used and exploited for economic, commercial, scientific, social, sports, tourist and military activities. The marine environment as an important part of the territory of our country has never taken its place in the territorial or socio-economic planning, influencing the way of its development or leaving it to the mercy of fate, both in terms of natural values and side of economic resources and their use according to small interests, spread over tight deadlines and with negative impacts in most cases.

The country's maritime area is of social, economic and environmental importance. It provides a space where a sustainable economy can be ensured, where a third of the country's population is located and above all ecological resources are provided for use and exploitation by the population. Increasing human pressure has led to significant impacts and changes in the marine and coastal area environment putting at considerable risk the increased well-being or opportunities for the future of the users of this space.

Improving the situation, including the legal and institutional framework, necessarily requires a Water Spatial Planning or the drafting of a law on Integrated Coastal Zone and Maritime Management. Undertaking these actions puts an end to the lack of spatial plans and the non-implementation of the legal basis, which are considered the biggest obstacle to the sustainable development of the coastal-maritime space. At the same time, it creates the possibility for both local and regional plans to be coordinated with the national vision of planning and development of the country, as they will orient investments, regulate territorial control, provide environmental protection and guarantee social -economic development and tourist of the entire coastal-maritime space of Albania.

Legislation is important in all areas it serves as the best regulator of all relations in human society why not and in that of other living beings who blindly obey the laws of nature thus setting a good example for us human beings which nature itself brought to the top of the existential pyramid.

Knowledge, implementation and harmonization of legislation is very important because it serves as a bridge between central institutions, local government and the community, also the above three

components of legislation bring credibility, efficiency, security and success. It is very important to create a complete legal basis for the protection of the marine environment as part of nature, through its sustainable development and especially in:

- + protection, conservation, sustainable use of the marine environment as part of nature and its renewable resources;
- + revitalization of damaged sites or parts thereof and compensation for damage caused;
- + preservation and restoration of ecological balance in nature;
- + establishing a system for planning, management, inventory, monitoring, information and financing, for the protection of the marine environment;
- + achieving the goals set out in marine environmental protection policies;
- + preventing further deterioration, preserves and strengthens the condition of water systems;
- + promoting the continuous use of marine waters, based on their long-term protection;
- + strengthening protection and improvement of the aquatic environment, inter alia through specific measures for a progressive reduction of discharges, prohibition or slow elimination of discharges of hazardous substances;
- + ensuring a progressive reduction of pollution and preventing their further pollution;
- + reducing the overuse and endangerment of flora and fauna species, especially those of special importance, rare and endangered, as well as their habitats;
- + ensuring the right to public information and public participation in the field of nature protection;
- + ensuring the right of citizens to a healthy environment, rest and recreation in the marine environment;
- + development of maritime tourism, increase of employment and creation of income from business development in marine waters;
- + ensuring biodiversity through the conservation of important natural habitats and important species of flora and fauna in favorable conservation status;
- + achieving the protection of territorial and marine waters, achieving the objectives of relevant international agreements, aimed at preventing and eliminating pollution of the marine environment, through the intervention of the European Community based on European conventions to stop or gradually eliminate discharges, spills and losses of substances hazardous primary, with the ultimate goal of achieving concentrations in the marine environment close to the basic norms for substances of natural origin and bringing to zero man-made synthetic substances.
- + bringing Albanian's standards in line with those of the European Union

According to data from various organizations and authorities and projects, Albania is ranked as one of the countries with the greatest economic consequences worldwide, caused by a variety of natural disasters. Its average annual losses are estimated at about 2.5%

of Gross Domestic Product (GDP). In addition to exposure to natural hazards, there are a number of other additional risk factors (uncontrolled urbanization, environmental degradation) which by becoming part of the Albanian transition to an open market economy, are also contributing to the consolidation of the effects of natural disasters.

In the last two decades, an attempt has been made to apply a more modern approach to dealing with natural or man-made disasters, paying attention to both "Disaster Risk Reduction" (DRR) and "Civil Protection" (CP). It has improved the legal framework related to these disasters, operational plans, relevant institutional structures and capacities, as well as cooperation with countries in the region and other international participants in the process. The main emphasis is on encouraging

such a Civil Protection culture, which enables risk reduction for a wide range of disasters involving all stakeholders. However, relevant strategies and plans suffer from a lack of implementation mechanisms, while capacity building has lagged behind due to different sectoral approaches and insufficient engagement of a number of state institutions, but also the still high dependence on foreign support.

Emergency and civil protection from the General Directorate of Civil Emergencies, its transformation into the National Agency for Civil Protection. The system of civil emergencies in Albania has evolved over time but not in a linear way. Progress has occasionally been accompanied by stops and even setbacks. This fact as well as the lack of sufficient data make its analysis difficult. The 2003 Disaster Risk Assessment and the National Civil Emergency Plan, 2004 (PKEC-04) are two important steps that laid the groundwork for this process.

We can say that the system of civil emergencies had the beginnings of its consolidation with the drafting of law no. 8756, date 26 March 2001 “On civil emergencies” where the process of establishing the civil emergency system began with a different perspective, compared to that of previous years which had as its purpose, the planning and coping of civil emergencies with the aim of:

- prevention, reduction and rehabilitation of any damage affecting the population, living thing, property, cultural heritage and the environment by civil emergencies;
- providing conditions for state institutions, public and private, for economic activities and for the population, for the transition from the normal state of living and working in an emergency situation, with the smallest possible losses for the maintenance of order, for the lives of people, for living thing, property, cultural heritage and the environment against the effects of a civil emergency;
- guaranteeing the use of all possible resources of the state, for the purpose of public security, continuous preservation of the national economy, localization of the emergency zone and mitigation of the consequences.

The establishment of the emergency system was accompanied by the completion of the sub-legal basis at all levels, the establishment of structures and the technical and professional development of staff as well as improvements, studies on the types of disasters affecting our country. With the help of international organizations, the British DFID and UNDP conducted a “Risk Assessment Study in Albania”, October 2003, through which earthquakes, floods, snow blockages, landslides, forest fires, emergencies, industrial and technological and terrorist attack were studied. As well as, based on the laws and bylaws in the field of emergencies and others, the functions and duties of authorities, preparedness structures and schemes for gathering information and notification in cases of civil emergencies, was drafted the National Civil Emergency Plan in Albania, which was approved by DCM no. 835, dated 03 December 2004.

General Directorate of Civil Emergencies:

Based on law no. 8756, dated 26 March 2001 “On civil emergencies” it results that the authority which is dealing with civil emergencies should have been *Department of Civil Emergency Planning and Response*, which was never created as a department but was the directorate, because the department should have other directorates in its composition. This has led to the reduction or minimization of its field of activity, so until 2005 the Directorate of Planning and Coordination functioned.

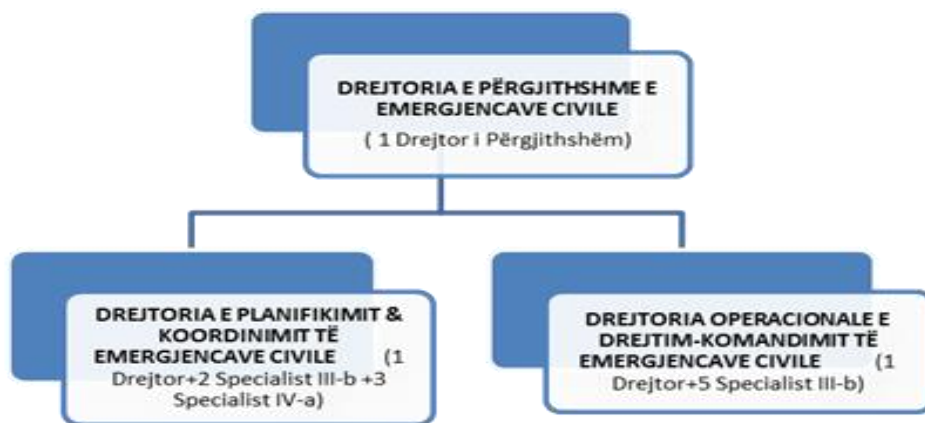
In 2005, with the new structural organization, with the Order of the Prime Minister no. 178, dated 14 November 2005 “On the approval of the structure and staff of the Ministry of Interior” was established the General Directorate for Civil Emergencies (GDCE), which included the Directorate

of Planning and Coordination and the National Operational Center of Civil Emergencies and the General Directorate for Fire Protection and Rescue, which shall perform duties in function of the mission of the General Directorate for Civil Emergencies.

The General Directorate for Civil Emergencies (GDCE) in the Ministry of Internal Affairs, through the National Emergency Operations Centre (NEOC), directs and commands in a centralized method all the human and logistical capacities foreseen in the plans for coping with civil emergencies.

In the following years, the National Center for Civil Emergencies, by Order of the Prime Minister for the organizational structure would be replaced with the denomination: Operational Directorate and Directorate of Civil Emergency Command. While in 2015, with law no.152, dated 21 December 2015 “For the fire protection and rescue service” The General Directorate for Fire Protection and Rescue is separated by functioning as a separate institution.

This structure will continue as such from 2015 until 2019, when the new law “On Civil Protection” will be adopted, which is illustrated in the following scheme and specifically:



The General Directorate of Civil Emergencies has been the central structure dealing with civil emergency planning, management and coping issues at the national level, and part of the Ministry of Interior, the civil structure. Its primary purpose was to protect the lives of citizens, their property, living things, environment, socio-cultural and objects of special importance, cultural heritage sites, critical infrastructure, etc., from natural or man-made disasters, from human activity, coordinating the actions of operational structures that have responsibilities in the field of civil emergencies. In the role of coordinating unit, this directorate notifies the responsible central and local institutions, as well as the community, about the expected emergency situations, raising these in alert and alERA, as well as the relevant structures of the Civil Emergency Service, for intervention in the shortest possible time, in an integrated manner and as soon as possible. GDCEP in cooperation with the structures involved in drafting policies related to natural disaster issues, prepares national management plans for situations as well, General Directorate of Civil Emergencies, in the Ministry of Internal Affairs was the primary authority for planning, managing and coping with civil emergencies as well

- cooperation with other institutions for drafting and updating the National Plan for Coping with Civil Emergencies;
- drafting plans for completion and updating of civil emergency reserves, in compliance with the National Civil Emergency Plan;
- managing the civil protection system and coordinating the state and non-state structures, related to them;
- preparation, pursuance and implementation of bylaws for planning and coping with civil emergencies;

- organization of international for bilateral and multilateral cooperation relations, on civil emergency issues, fire protection and humanitarian aid;
- implements, together with other institutions, the policy of the Council of Ministers in the field of planning for coping with civil emergencies, fire protection and rescue, as well as in the creation, use and distribution of emergency reserve goods including food, material and monetary goods;
- cooperates with domestic institutions and public entities, to make the assessment of emergency situations on which the National Civil Emergency Plan is based and organizes the work for its updating periodically;
- follows in continuity the situation of fire protection and the state of civil emergencies throughout the country, in the region and beyond and plans action measures against them;
- plans funding for studies by public entities for the prevention and coping of civil emergencies;
- every 6 months prepares a report on the general state of planning and coping with civil emergencies;
- provides the Inter-Ministerial Committee for Civil Emergencies with all the necessary data on emergency situations, the risks they pose, as well as the opportunities for material support of operations for dealing with civil emergencies;
- plans and determines the rules of use of resources, financial and material, in cases of civil emergencies;
- coordinates the work of central institutions with local government bodies for coping with civil emergencies;
- coordinates the organization and equipping of structures, active and supportive, of the civil emergency service;
- requests data for coping with civil emergencies, communicating directly with the structures, permanent and temporary, of the civil emergency service at the central level, at the county level and at the municipal and commune level;
- organizes, implements and monitors the data system at the national level for civil emergency situations;
- enters into agreements with associations and authorities, which provide assistance for the implementation of the duties of the plan, for coping with civil emergencies and for the creation of reserves;
- organizes and conducts conferences, seminars and workshops for emergency service personnel at national, regional and local level;
- develops and attends public education and training programs of structures, state and non-state in the field of civil protection;
- instructs the responsible structures for the manner of sensitization and awareness of the public opinion on civil emergencies and fire protection;
- coordinates the work for the assessment of the damages caused, as well as the rehabilitation from natural or other disasters, in accordance with the relevant laws and bylaws;
- controls the implementation of measures; protective and preventive, for dealing with cases of civil emergencies and fire protection, at state and private entities, throughout the country;
- controls the use of resources, material and financial, made available from the state budget or by other state authorities, for cases of civil emergencies, for central and local authorities;
- controls the distribution and manner of use of emergency reserve goods, in compliance with the National Civil Emergency Plan, as well as with the acts, laws and bylaws, into force;
- organizes inter-ministerial monitoring groups on how to manage the civil emergency system;

- Under the direction of GDCP in the Ministry of Internal Affairs, the Technical Advisory Committee (TAC) is established and functions, which advises on the prevention, preparedness, response and rehabilitation to civil emergencies and crises in cases where a state of civil emergency has not been declared;
- TAC is directed by the General Director of Civil Emergencies and composed of representatives of ministries, their subordinate structures and institutions and has the responsibility to:
 - a) review strategies, policies and programs in the field of civil protection, public health, property, cultural values and the surrounding environment from the impacts of civil emergencies;
 - b) prepare and develop education programs for emergency structures and the general public in the field of civil protection;
 - c) review the risk assessment document, as well as assess the possibilities for coping with them;
 - ç) to review the plans for coping with civil emergencies, prepared by state and non-state authorities, as well as to recommend their inclusion in the National Plan for Coping with Civil Emergencies;
 - d) to propose to the institutions represented in TAC, according to their area of responsibility, measures for prevention, preparedness, response and rehabilitation to civil emergencies and crises.
- The General Directorate for Civil Emergencies (GDCP) in the Ministry of Internal Affairs, through the National Emergency Operations Centre (NEOC), directs and commands in a centralized method all the human and logistical capacities foreseen in the plans for coping with civil emergencies.

GDCP, as an integral part of the structure of the Ministry of Interior and recently as a subordinate institution of the Ministry of Defense, has not had an internal regulation of its functioning, as a separate structure that has managed the country's civil emergencies. It has exercised its powers in accordance with the regulation and legal and sub-legal acts that regulate the field of activity of the Ministry of Interior and finally the Ministry of Defense, where it should be noted that the regulation of the Ministry of Interior does not describe any GDCP activity. The regulation is approved by Order no. 146, date 31 July 2013 of the Minister of Interior, "On the approval of the internal regulation of the Ministry of Interior" and only in article 11 is defined GDCP as part of the directorates of this ministry and specifically:

Article 11

Directorates in the Ministry of Interior

The central directorates of the Ministry of Interior are:

- a. Department of Public Administration;
- b. General Directorate of Development and Integration Policies;
- c. General Directorate of Civil Emergencies;
- d. General Directorate of Civil Registry;
- e. Directorate of Internal Audit;
- f. General Directorate of Support Services;
- g. General Directorate of Inspection of Security Issues and Standards
- h. Directorate for Citizenship and Refugees
- i. Concentrated Procurement Development Directorate
- j. Internal Control Service

Even recently NACP has no approved regulation where according to the law the regulation on

internal working methods and behavior of NACP staff, at central and local level, is approved by the Minister, on the proposal of the General Director of NACP.

Also, GDCP in its activity has had cooperation with relations with central institutions, ministries mainly but also central directorates related to civil emergency issues, as well as in the vertical plan, that of relations with the institution of prefect and municipalities, or with various non-governmental organizations authorities, it has requested that these institutions shall perform their duties in matters of civil emergencies, as required by law, or bylaws. The duties deriving from the law are the emergency plans which are drafted, respectively, by the ministries, the institution of the regional prefect, the units of local self-government. This, based on article 11, 13 and 16 of law no. 8756, date 26 March 2001 “On civil emergencies” and specifically:

Article 11

Ministries

1. Each minister shall be responsible for organizing the planning and coping of civil emergencies in the activity he shall be responsible for.
2. Ministries perform the following duties:
 - a) Draft plans for civil emergency preparation according to the type of activity and their responsibility and submit these to the Ministry of Local Government for coordination.
 - b) Implement plans and determine measures for the prevention of natural or other disasters and the consequences of such disasters in their area of responsibility.
 - c) Organize training and education in their field of activity, in coordination and consultation with Planning Department and Civil Emergency Response.
 - ç) Analyze the state of planning and coping with civil emergencies in their area of responsibility and notify Planning Department and Civil Emergency Response.

Article 13

Prefect

1. The prefect is responsible for civil emergency planning in the respective region.
2. The prefect has the following duties:
 - a) To organize and coordinate the work for the drafting of civil emergency preparation plans in the region and for the implementation of protection measures;
 - b) To collect and process the necessary data from the municipalities and communes for the implementation of the tasks of planning and coping with civil emergencies;
 - c) To follow and request from the subordinate authorities the notification schemes and their functioning;
 - ç) To provide the necessary material and financial resources and reserves for the settlement of the population in case of emergencies from natural or other disasters;
 - d) To realize the organization, coordination and equipment of the operational forces;
 - dh) To follow the execution of the tasks for the mitigation of the effects of the civil emergency and for the organization of the intervention to act;
 - e) To pursue rehabilitation from natural or other disasters;
 - ë) To analyze the state of civil emergency planning and notify the Department of Civil Emergency Planning and Response for Civil Emergencies that occur in the region;
 - f) To submit a request for assistance to neighboring counties and central authorities if necessary.
 - g) To appoint the head of the operation for dealing with the civil emergency within his district.

Also, as GDCP states, there has been correspondence on civil emergency issues with prefectures, municipalities, scientific institutions IGEWE, AGS, etc.,concretely:

- with the AGS, which is under the auspices of the MIE, has periodically exchanged information regarding landslides. In the correspondence with the AGS, they send every geological study for the areas requested by the GDCP in which dwellings are endangered (as part of the cooperation with the municipalities), as well as any other study conducted by the AGS within the objectives of the their entity, especially on reservoir issues;
- with KESH, (Albanian Energy Corporate) there was a periodic exchange of data regarding with the level of lakes, the amount of inflows and discharges;
- with ARRSH (*Albanian Road Authority*) there have been constant exchanges of information regarding road network issues;
- with MIE (Ministry of Infrastructure and Energy) has had cooperation regarding with the supply of electricity to hydropower plants and pumping stations;
- with the institution of the prefect by which detailed information is provided such as:
 - condition of dams, reservoirs, catchments and their discharge mechanisms;
 - the condition of public services, such as schools, public centers, water supply and sewerage system and additional measures to be taken by relevant enterprises;
 - technical condition of hydropower pumping stations and their electricity supply network;
 - the condition of river embankments and mountain dams that endanger inhabited areas, buildings and agricultural lands;
 - readiness and capacities for care and provision of medical assistance, as well as the creation of necessary reserves of medical medications for emergencies;
 - the functional state of the national and rural road system;
 - slag and salt reserves of national and rural enterprises, as well as their distribution, along problematic segments;
 - maintenance of any drainage system, high, second and third water canals and discharge collectors, to prevent floods, through the maximum commitment of the Drainage Boards in the municipality.

In composition of the Ministry of Interior, the General Directorate for Civil Emergencies will continue its activity until the end of 2017, as its field of activity will pass under the auspices of the Ministry of Defense, with decision no.9, dated 12 January 2018 "On one amendment in the Decision of the Council of Ministers no. 501, dated 13 September 2017, "On determining the field of state responsibility of the Ministry of Defense". While with the Order of the Prime Minister no. 47, dated 09 March 2018 "On some amendments and additions to the order no. 94, dated 30 April 2010, of the Prime Minister, "On the approval of the structure and staff of the Ministry of Defense and the General Staff of the ERAed Forces", as amended", GDCP finally passed under the dependence of the Ministry of Defense.

GDCP after a work of about a year and a half under the Ministry of Defense pursuant to law no. 8756, dated 26 March 2001 "On civil emergencies" which was repealed, the National Agency of Civil Protection was established "pursuant to law no.45, dated 18 July 2019 "On civil protection". The new law on civil protection was a synthesis of several years of experience in civil emergencies and the implementation of the law of 2001, through which the new institution for civil protection was established under the Ministry of Defense. In order to reduce the risk of disasters and the realization of civil protection to guarantee the protection of human life, living things, property, cultural heritage and the environment, through the consolidation of the civil protection system. Also through civil protection it is aimed to create conditions for a society capable of reducing disaster risks, to prevent, prepare, cope with disasters and to recover, through an integrated and efficient civil protection system in the Republic of Albania.

Through the establishment of the National Agency for Civil Protection (NACP) as a central

institution under the Ministry of Defense responsible for civil protection which is responsible for reducing the risk of disasters and civil protection, throughout the territory of the Republic of Albania will aim to strengthen the system of civil protection. NACP shall be the highest coordinating, coordinative, managing, technical, supervisory and controlling authority in the field of disaster risk reduction and civil protection. NACP shall be organized as the general directorate at the central level, while at the local level, it is organized on a regional basis, according to civil protection centers.

Full implementation of law no. 45, dated 18 July 2019 "On civil protection" must be accompanied by completion, etc., with relevant bylaws, where the deadline for their completion is from 6 months, to 1 year and up to 2 years which means that a part of NACP 's activity will be carried out in compliance with the old legislation when it does not conflict with the new one. Thus, the bylaws, issued pursuant to law no. 8756, dated 26 March 2001, "On civil emergencies", as amended, apply as long as they do not conflict with this law and are repealed by issuing bylaws in implementation of this law.

So far, the following bylaws have been issued and adopted:

1. DCM No. 741, dated 20 November 2019 "On the appointment of the General Director of the National Agency of Civil Protection".
2. DCM No. 747, dated 20 November 2019 'On the organization and functioning of the National Civil Protection Agency'.
3. The work for the preparation of the draft decision is in progress "On risk certification".

The budget for GDCP both in the case when it was dependent on the Ministry of Interior and when recently it is dependent on the Ministry of Defense with the new denomination NACP based on law no. 45, dated 18 July 2019 "On civil protection" it was not separated but was and is part of the budget of the ministry. GDCP and recently NACP as a structure did not have but also does not have a separate bank account as well as a budget to make payments to employees and various payments for expenses in function of its activity, all of them were performed by the Ministry of Interior and most recently these are carried out and continue to be carried out by the administration of the Ministry of Defense.

The structures of GDCP as well as recently of NACP are approved as follows:

- GDCP

1. Order no.70, dated 07 May 2015 "On the approval of the structure and staff of the Ministry of Interior"

General Directorate of Civil Emergencies	13
Director	1
Directorate of Civil Emergency Planning and Coordination	6
Director	1
Specialist III b	2
Specialist IV a	3
Directorate of Operations and Management - Civil Emergency Command	6
Director	1
Specialist III b	5

2. Order no. 162, dated 05 October 2017 "On the approval of the structure and staff of the Ministry of Interior"

General Directorate of Civil Emergencies	13
Director II a	1
Directorate of Civil Emergency Planning and Coordination	6
Director II b	1

Specialist	III b	2
Specialist	IV a	3
Directorate of Operations and Management - Civil Emergency Command		6
Director	II b	1
Specialist	III b	5

3. Order no.47, dated 09 March 2018 "On some amendments and additions to the order no. 94, dated 30 April 2010 of the Prime Minister "On the approval of the structure and staff of the Ministry of Defense and the General Staff of the ERAed Forces" as amended

General Directorate of Civil Emergencies		13
Director	II a	1
Directorate of Civil Emergency Planning and Coordination		6
Director	II b	1
Specialist	III b	2
Specialist	IV a	3
Directorate of Operations and Management - Civil Emergency Command		6
Director	II b	1
Specialist	III b	5

- *National Civil Protection Agency*

As mentioned above occasionally and comparatively, with the adoption of law no. 45, dated 18 July 2019 "On civil protection", the General Directorate of Civil Emergencies (GDCP) was transformed into the National Agency for Civil Protection (NACP) and after about 6 months its structure comes out with the Prime Minister's Order no. 27, dated 03 February 2020 "On the approval of the structure and staff of the National Agency for Civil Protection" which has created opportunities for the start of filling this structure, with staff, according to the directorates. The Agency has in its structure 6 main directorates with respective sectors, as well as 3 sectors under the direct supervision of the General Director of the agency, there will also be 4 regional directorates throughout the country. The staff of the agency is in total 106 persons, including the staff in the agency and the regional one which has not been filled so far, which means that the full performance of its activity, namely the actual employees in NACP are:

- General Director of NACP : **1 (one)**;
- Director of the Emergency Response Preparedness and Coordination Directorate: **1 (one)** (transferred by order of the Minister of Defense from the General Staff of the ERAed Forces to us NACP);
- Specialists transferred from GDCP to NACP: **8 (eight)**;
- Specialists transferred by order of the Minister of Defense from various directorates to the Ministry of Defense in NACP: **5 (five)**;
- **A total of 15 (fifteen) employees out of 106 employees of the structure;**
- According to the data, they are expected to be part of NACP, with a contract as well 25 (twenty-five) specialists who have not yet become part of it;
- Also regional directorates have not been created.

Regarding the above we can say that GDCP has had lack of staff based on the duties assigned to it by law but also recently the same can be said for NACP which is no longer staffed with specialists. GDCP has lacked staff and capacity to manage large-scale natural disasters. The lack of staff has created the need for change because during these years there has been an ever-increasing need for an increase in the administrative, technical and financial capacity of GDCP. The great changes that have taken place, the need to set up a functioning and integrated system for disaster risk reduction and civil protection and the need for membership as soon as possible in the European Union civil

protection mechanism should have made immediate the increase of GDCP, in order to fulfill its duties and responsibilities, which is complemented in the new context created and reflected by planning to increase the number of specialists in NACP. Although, as mentioned above, this institution has not been filled with the necessary number of employees, which would quickly lead to the inclusion of its structures in the implementation of legal competencies assigned by the new civil protection law. Thus, it is determined that the NACP will establish and operate a database of losses from disasters, where public and private institutions are obliged to cooperate with the National Agency for Civil Protection, and provide data that serve to reduce disaster risk and civil protection which is not realized due to the legal deadlines set by law but also the lack of staff, so according to the new law we have some definitions as follows;

LAW
No. 45/2019
ON CIVIL PROTECTION

Pursuant to articles 78 and 83 Paragraph 1 of the Constitution, upon the proposal of the Council of Ministers,

THE PARLIAMENT
OF THE REPUBLIC OF ALBANIA

DECIDED:

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

Article 1

Purpose and object

1. This law aims to reduce the risk of disasters and the realization of civil protection to guarantee the protection of human life, living things, property, cultural heritage and the environment, through the strengthening of the civil protection system.
2. This law regulates the functioning of the civil protection system, defining the responsibilities of the institutions and structures of this system, international cooperation, the rights and obligations of citizens and private entities, education, training and inspection.

Article 2

Mission

Also through civil protection aims to create conditions for a society capable of reducing disaster risks, to prevent, prepare, cope with disasters and to recover, through an integrated and efficient civil protection system in the Republic of Albania.

Article 22

Ministries and central institutions

1. Every minister and head of the central institution shall be responsible for reducing the risk of disasters and civil protection, within the field of state responsibility or their competencies.
2. Ministries and central institutions have the following duties:
 - a) draft, approve and update the plan for civil emergencies, according to the field of state responsibility and send it to the National Civil Protection Agency for analysis and planning purposes;
 - b) plan an annual budget for disaster risk reduction and civil protection, according to their area of state responsibility. For the ministries responsible for civil defense, defense, internal affairs, transport, infrastructure, agriculture, health, energy, education, environment and culture, budget planning should be from 2% to 4% of the total annual budget;
 - c) organize and maintain monitoring, early warning, notification and alERA systems in their field of activity;

ç) within 2 years from the entry into force of this law, shall create the database of losses from disasters in the field of their responsibility, which they maintain, update, and exchange information with NACP;

d) continuously inform NACP regarding to various activities in the field of disaster risk reduction and civil protection;

dh) analyze the existing state of administrative, technical and financial capacities for civil protection, in order to continuously improve them and inform NACP at least once a year about them;

e) perform the assessment of losses from disasters, according to the field of responsibility;

è) engage all capacities at their disposal to deal with disasters.

3. In addition to the obligation to provide financial funds and their timely allocation, for intervention with forces, means and obligations that arise as a result of the field of state responsibility, it is necessary that in cases of disasters:

a) the responsible ministry for civil protection to be continuously engaged in the protection of human life, for humanitarian aid delivery operations and, through NACP, to coordinate and regulate all actions of the operational forces, to maintain contacts with international disaster information centers (as well as counterpart services of other countries, to administer financial donations granted for civil emergencies and disasters, to create the necessary quantity of food and industrial goods for the affected areas);

b) the ministry responsible for internal affairs shall deploy forces and means near the affected areas, as well as to coordinate their actions;

c) the responsible ministry for infrastructure and energy shall take measures for the uninterrupted passage of national road axes, to monitor the inflows in the catchments of hydropower plants, in order to prevent the consequences that may come from forced discharges from hydropower plants, to ensure uninterrupted supply of electricity of hydropower plants and affected areas, monitor and eliminate the consequences of accidents in mines or caused by hydrocarbons;

ç) the responsible ministry for agriculture and the municipalities keep on alert the infrastructure of irrigation, drainage, flood protection and reservoir dams in their administration, as well as the provision of the food base of the living thing, in order to prevent losses;

d) the responsible ministry for health shall have the regional hospitals on standby and ensure the normal functioning of the health centers of the local self-government units, the emergency medical service, providing the necessary reserves of medical staff and medical medicines and the full supply of affected areas;

dh) the responsible ministry for the environment, forests, pastures and environmentally protected areas, in cooperation with its subordinate structures, shall take measures and technically assist in dealing with natural disasters;

e) The Ministry of Defense engages the ERAed Forces and its other capacities, in order to protect the lives of people, living things, property, cultural heritage and the environment;

è) the ministry responsible for cultural heritage engages and coordinates the work with specialized institutions of dependence, for the implementation of measures for the prevention and protection of cultural property in cases of disasters.

f) the responsible ministry for education takes every measure for the uninterrupted continuation of the educational process.

4. Each ministry has job positions up to the level of civil protection sector, the composition and duties of which are approved by a decision of the Council of Ministers, on the proposal of the minister.

Article 23

National Civil Protection Agency

1. The National Agency of Civil Protection (NACP) is a central public legal entity, under the

responsible Minister for civil protection and is responsible for reducing the risk of disasters and civil protection, throughout the territory of the Republic of Albania.

2. The Agency has its flag, coat of ERAs and uniform, which are approved by a decision of the Council of Ministers, upon the proposal of the Minister.

3. NACP exercises coordinating, teamwork, leading, technical, supervisory and controlling authority in the field of disaster risk reduction and civil protection.

4. NACP shall be organized as the general director at the central level, while at the local level, it is organized on a regional basis, according to civil protection centers.

5. With the exception of the General Director of NACP, NACP employees, at central and local level, enjoy the status of civil servant. The employment relations of NACP employees, at central and local level, are regulated by the legislation on the status of civil servant. The employment relations of the administrative employees of NACP, at central and local level, are regulated according to the provisions of the Labor Code.

6. NACP exercises the following main tasks:

a) implements the policy of the Council of Ministers in the field of disaster risk reduction and civil protection;

b) implements the strategic directions and objectives set by the ministry responsible for civil protection;

c) coordinates and regulates the work for the drafting of the National Strategy for Disaster Risk Reduction, the National Plan for Civil Emergencies and the disaster risk assessment at the central level;

ç) cooperates with international organizations and counterpart international organizations in the framework of civil protection and disaster risk reduction;

d) plans funds for taking preventive and rehabilitation measures against disasters, in damaged infrastructure, as well as other activities in the field of civil protection, criteria and allocation procedures which are determined by decision of the Council of Ministers;

dh) creates and implements the methodology for drafting plans for civil emergencies;

e) promotes forms, methodologies, rational ways of collecting, recording, processing and disseminating information on disasters;

ë) through the National Training Center for Civil Protection, conducts trainings of state structures, private and voluntary entities;

f) prepares the training program of civil protection structures, at central and local level;

g) enters into agreements with non-profit organizations or other legal entities, inside and outside the country, regarding civil protection;

gj) conducts inspections for the implementation of the provisions of this law on civil protection for state institutions and structures and private entities.

7. The organization and functioning of NACP, as well as its other duties are determined by a decision of the Council of Ministers, on the proposal of the Minister.

8. The structure and staff of NACP, at central and local level, are approved by order of the Prime Minister, on the proposal of the Minister.

9. The regulation on internal working methods and conduct of NACP staff, at central and local level, is approved by the Minister, upon the proposal of the General Director of NACP.

Article 28

The prefect of the district

1. The prefect of the district has a primary role in reducing the risk of disasters and civil protection at the county level.

2. In addition to the duties defined in the law on the district prefect, the county prefect also has the following duties:

a) to return the budget of the following year of the municipalities within its administrative territory,

in case budget funds are not planned for taking measures to reduce the risk of disasters and civil protection, according to the provisions of article 65 of this law;

b) within 2 years from the entry into force of this law, carries out the risk assessment in the territory of the respective region, drafting and approving the disaster risk assessment document at the regional level, which is sent to the National Civil Protection Agency for analysis and planning;

c) coordinates the activity of authorities, institutions and structures operating at the district level, in order to reduce the risk of disasters and civil protection and after the exhaustion of all capacities within the district to cope with civil emergencies or disasters, requests assistance from the National Agency Civil Protection;

ç) cooperates with the municipalities for the realization of the disaster risk assessment in the region, as well as for informing the public and the community endangered by disasters related to them;

d) drafts, approves and updates the Civil Emergency Plan in the region and sends it to the National Civil Protection Agency for analysis and planning purposes;

dh) collects and processes the necessary data from the municipalities and other structures operating at the regional level, for the reduction of the risk from disasters and civil protection, as well as continuously informs the National Agency of Civil Protection;

e) ensures the functioning of the monitoring system, early warning, notification and alERA in the territory of the region and informs in time the endangered community, the prefects of the neighboring regions, as well as the National Agency of Civil Protection for disasters in the territory of the region;

ë) takes the necessary measures to face and alleviate the consequences of disasters;

f) coordinates the distribution of international assistance in case of disasters at the county level;

g) determines the priorities for the needs of the National Civil Protection Agency, the necessary emergency investments at the county level, in order to prevent, protect and rehabilitate from disasters;

gj) within 2 years from the entry into force of this law, creates the database of losses from disasters at the county level, which it maintains and updates, as well as exchanges information with the National Civil Protection Agency and, where appropriate, with prefects of neighboring counties;

h) coordinates operational forces at the county level in case of disasters and appoints the head of operation at the county level;

i) cooperates with the municipalities of the region and with the prefects of the neighboring regions, in the implementation of the tasks related to the reduction of the risk from the disasters and the civil protection, in order to unite their capacities for dealing with common issues in this field;

j) engages the capacities within the region to cope with the situations created by disasters, as well as the citizens, according to the provisions of Article 26 of the Constitution of the Republic of Albania;

k) in case of civil emergency or disaster, has the duty to carry out the dissemination and exchange of information with NACP, local self-government units and mayors of other affected or endangered regions, as well as to promote and coordinate the taking of measures necessary for coping with the situation, monitoring and implementation of emergency services, activation of institutions and administrations for specific interventions;

l) controls the implementation of measures taken by the municipalities of the region to reduce the risk of disasters and civil protection;

ll) directs a request for support to NACP, according to the request made by the municipalities.

From the audit, the answers to the questionnaires and the conversation with specialists and experts in the field who have given their opinions in the field of emergencies and civil protection, it results that:

- The National Agency for Civil Emergencies, as mentioned above, has not been fully put into efficiency, which will probably continue until the new institutions are put into operation according to the new law on "Civil Protection", which has entered into force during 2019 as well as bylaws that supplement it which have a maximum term until the end of 2021;
- in september 2017, the government, by a special decision, decided to transfer the civil emergency unit from the Ministry of Interior, to the Ministry of Defense, as the ERAy is the main participant in case of emergency, which was not accompanied by the relevant logistics;
- The Civil Protection Agency is not completed with staff and structures have not been established in four regions of the country;
- The Civil Protection Agency could be subordinated to the Council of Ministers to increase its powers and depend on the state reserves, the Directorate of Coordination and Planning, which include the logistics, budget and legal office. Such an organization can provide a vertical functioning of responsibility in case of disaster as well as an immediate response, both in operations and search and rescue, because according to the law into force, the Civil Protection Agency does not have such a function, has no direct operational responsibilities, but only "coordinating";
- The country's civil emergency institutions have paid more attention to response and less to other components, so disaster risk reduction and civil protection are not hERAonized with each other where both belong to each other because more priority is given to civil protection, when they need to be taken together in order to increase disaster resilience;
- new Civil Protection institutions shall be set up by donors. "Setting up and putting them into operation requires a period of at least two years, as it requires skills and financial resources." "Albania, already a member of the European Civil Protection, has regional agreements and is in the global studies of the World Bank and the United Nations for disaster risk reduction", this cooperation was certified in the November 26 earthquake, where hundreds of foreign experts came place of assistance;
- The Civil Protection System in Albania consists of permanent and temporary structures at the central level, at the prefecture and municipality level. There are about 20 institutions and agencies at the central level and about 15 organizations at the other two levels, which are regularly activated with civil protection issues. At each level there is also at least one temporary structure such as the Inter-Ministerial Committee at the central level and the Civil Emergency Committees at the other two levels. In addition to state structures, there are dozens of NGOs operating in this field. The local government does not have skilled human resources and funds. At the national level, the Council of Ministers (CM) approves strategies, policies, plans and programs related to Civil Protection. Currently, the Ministry of Defense breaks down policies into plans and executes them during the emergency situation. The General Directorate of Civil Emergencies under the Ministry of Defense was the key institution for disaster management. It cooperated with central institutions and agencies involved in civil emergencies and monitors the state of emergency throughout the territory of Albania, as it has also depended on the National Operational Center for Civil Emergencies which plays an irreplaceable role in all stages of management. civil emergencies. Despite the improvements in the capacities of the state institutions involved, the experience of civil emergency management so far has highlighted the difficulty of "bringing together" and coordinating all actors involved. Whereas the Directorate of Civil Emergency, most recently the National Civil Protection Agency being subordinate to the ministry, limits it to exercising a strong coordinating role over other institutions;

- for emergencies and civil protection, the state budget is the main source of funding for civil emergency planning and management, while other ministries are required to have an annual emergency budget. There are four types of emergency budgets: the MD emergency budget, the local government emergency budget, the reallocated budget (for emergencies) of line ministries and the Government's "Reserve Fund". The bulk of the funding for these types of budgets is allocated to post-emergency recovery preparations and measures. There are also funds in the line ministries dedicated to development and training. However, in general, financial resources dedicated to Civil Protection are very limited, especially at the local government level;
- according to various specialists, the new strategy and action plan are urgently needed because the national plan for civil emergencies is from 2004, while the Albanian government has not fulfilled the obligations from the Sendai Conference for Disaster Reduction and the obligations for membership that requires approximation of national strategy. Our country is probably among the only countries with the highest risk of natural disasters in Europe, but it does not have a national strategy for this purpose with an updated and action plan. The strategy in force is from 2004 and does not meet the needs of the time. According to this plan, every ministry should have a unit for civil emergency as, natural disasters in our country are of different types that include all line ministries. Also, prefectures and municipalities should have emergency units with a specialized body consisting of several persons consisting of engineers, geologists and other human resources capable of coping with other disaster situations, in general, these units do not function, neither in the ministry nor in the local government, or in cases when they are set up, they are represented by incompetent persons.

Also from the audit and answers to the questionnaires it results that despite all the work done by GDGP and recently NACP in the absence of capacity and staff it results that there have been some shortcomings in terms of:

- lack of data for the protection of the seas from pollution from oil or dangerous and immediate substances with the claim "... law no. 45/2019 "On Civil Protection", the National Plan for Civil Emergencies and "Risk Assessment", do not include the protection of the seas from pollution, so are not the area of responsibility of the National Agency for Civil Protection "which we think should be because:

- in the tasks assigned to the ministries which are referred to above GDGP and finally NACP has the obligation, "..... to coordinate and coordinate all actions of the operational forces";
- The purpose of civil protection is, among other things, to protect the environment.
- has relations with the prefectures which are responsible for the level of 2 pollution through the coordination of actions in cases of pollution provided in decision no. 480, dated 25.07.2012 "On the reaction to marine pollution in the Republic of Albania";
- mainly the pollutions analyzed in this material have been of grade 2 which according to the data turns out to have occurred the most;
- in the legal basis on the responsibilities and obligations of the institutions mentioned in the plan according to decision no. 480, dated 25.07.2012 "On the reaction to marine pollution in the Republic of Albania" is also law no. 8756, dated 26.3.2001 "On civil emergencies", as amended and the National Plan for civil emergencies, approved by the decision of the Council of Ministers no. 835, dated 03 December 2004.

- not taking concrete measures for the change according to the new names of the ministries of their area of responsibility for emergencies and civil protection according to the type of activity and areas they cover with the claim that they are defined in law no. 8756, dated 26.3.2001, "On Civil

Emergencies", in its article 11 are defined the duties of the ministries, related to civil emergencies as well as in law no. 45/2019 "On civil protection" in article 22 are defined the obligations of ministries and central institutions for civil protection issues. But what has been accepted results that in the National Plan for civil emergencies approved by DCM no. 835, dated 03.12.2004, the legal basis, functions and duties of the institutions are defined, respectively from page 90 to page 100, but the names of the ministries and their areas are according to 2004 and here it should be noted that about 16 have passed. years and the names of the ministries and their fields have changed a lot;

- arguing that we do not have a strategy for the protection of the seas from pollution, as their existence is the area of responsibility of other structures such as: Inter-Institutional Maritime Operational Center (IACC) and the National Search and Rescue Center (NRCS), which in turn prepare strategies, policies for their dependent structures for the protection of the seas from pollution, we think that does not stand because these institutions do not prepare strategies and even more so for civil protection;

- legislation on management and monitoring of civil protection and mainly the drafting of the new law no. 45/2019 has enabled the approximation with some Directives of the European Commission for civil protection, which is ongoing and specifically as:

- Council Directive 2008/114 / EC of 8 December 2008 "On the identification and designation of critical European infrastructures and the assessment of the need to improve their protection", some of its articles;

- Directive 2007/60 / EC of the European Parliament and of the Council, dated 23 October 2007 "On flood risk assessment and management", some of its articles; Directive 2012/18 / EU of the European Parliament and of the Council of 4 July 2012 "On the control of the risks of major accidents involving dangerous substances, by amending and subsequently repealing Council Directive 96/82 / EC" (Seveso Directive)etc .;

- Directive 98/10 / EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 1998 "On the application of open network provision (IPO) in voice telephony and universal telecommunications services in a competitive environment";

- Council Decision of 23 October 2001 "Establishment of a Civil Protection Mechanism to facilitate enhanced cooperation in civil protection assistance interventions (2001/792 / EC, Euratom)";

- Council Decision of 29 July 1991 on the introduction of a single European emergency number (91/396 / EEC);

- Decision no. 1313/2013 / EC of the European Parliament and of the Council, dated 17 December 2013 "On the EU Mechanism for Civil Protection";

- Implementing Decision of the Commission, dated 16 October 2014, "On determining the rules for the implementation of Decision No. 1313/2013 / EU of the European Parliament and of the Council on the EU Civil Protection Mechanism and repealing the Decisions of the Commission 2004 / 277 / EC, Euratom and 2007/606 / EC, Euratom "(notified in document C (2014) 7489) (Text with EEA relevance) (2014/762 / EU);

- General Directory of Civil Emergency (GDCP) recently National Agency for Civil Protection (NACP) in its function cooperates with institutions and structures of the civil protection system at central and local level, which in turn draft emergency plans emergency planning and civil protection but they have not presented all these plans in this institution;

- GDCP recently NACP has several agreements related to associations and organizations that provide their assistance in planning and coping with civil protection emergencies as well as in cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances such as:

- Memorandum of Understanding on the Institutional Framework of the South East Europe Disaster Preparedness and Prevention Initiative (DPPI SEE);
- Agreement between the Council of Ministers of Bosnia and Herzegovina and the

governments of other member states of the South East European Disaster Preparedness and Prevention Initiative (DPPI SEE) on host country agreements for the Secretariat of the South East Europe Disaster Preparedness and Prevention Initiative;

- Agreement between the governments of the participating countries of the Black Sea Economic Cooperation (BSEC) on cooperation in assistance and response to emergency situations in the field of natural and man-made disasters, ratified by law no. 10372, dated 10.2.2011, in which 12 member states participate;
- Agreement between the Council of Ministers of the Republic of Albania and the Government of the Republic of Austria on mutual assistance in case of catastrophes or major disasters, signed on 27.1.2010, entered into force on 1.7.2011;
- Memorandum of Understanding between the Ministry of Interior of the Republic of Albania and the Ministry of Security of Bosnia and Herzegovina on disaster management, signed in Brussels on 14.5.2013, entered into force on the date of signing;
- Agreement between the Ministry of Interior of the Republic of Albania and the Ministry of Public Order of the Hellenic Republic on cooperation between their firefighting services, signed in Ioannina on 27 May 2006. Agreement between the Council of Ministers of the Republic of Albania and the Government of the Republic of Croatia for mutual assistance in case of major disasters and accidents, signed on 07.10.2011, entered into force on 28.9.2012;
- Memorandum of Understanding on cooperation in the field of protection against natural and technological disasters between the General Directorate of Civil Emergencies in the Ministry of Interior of the Republic of Albania and the National Directorate of Protection and Rescue of the Republic of Croatia, signed on 23.02.2010, entered valid date of signing;
- Agreement with Montenegro "On cooperation and mutual assistance in emergency situations" which was signed at the joint meeting between the two governments on 03.07.2018;
- Memorandum of Understanding between the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Albania, the Directorate of Fire Protection and Rescue Police and the Ministry of Interior of the Czech Republic, the Directorate of Fire and Service in the field of cooperation in the field of disaster preparedness and relief. Signed 13.10.2015;
- For cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances, NACP has no agreement, as it claims that they are not in its area of responsibility.

- NACP does not present many control and inspection reports for the implementation of protection and preventive measures in cases of emergencies and civil protection as well as in cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances in state institutions although acknowledges that after each inspection, the group that carried out the inspection informs through memoirs the head of the ministry, while due to restructuring, recently NACP has not conducted inspections.

- NACP have identified and presented studies which include forecasting, prevention and avoidance of the consequences of natural or other disasters committed by various entities, so there have been many studies prepared in years in which NACP has worked closely with state or private entities for their preparation where some of them are:

1. Vulnerability and capacity assessment at the local level. Author DFID. 2004;
2. Disaster Risk Reduction Capacity Assessment Report / Disaster Risk Reduction Capacity Assessment Report. PNUD. April 2011;
3. Flood Risk Assessment and Management Study. Flood Risk Management Plan for the Drini and Buna Basins. Author McDonald. Funded by the Global Facility for Disaster Risk Reduction / GFDRR. September 2012;
4. Albania Hydrometeorological Monitoring and Warning Center at IGEWE. Concept of Operations. Hydrometeorological monitoring and warning center of Albania in IGEWE. Concept of

Operations. Fabio Castelli, International Consultant at the Albanian Ministry of Interior. February 2012;

5. Reports. "Weapons of Mass Destruction / Consequence Management and Disaster Preparation" made possible with the support of US Command in Europe. July 2014;

6. Problems arising from the monitoring of groundwater in the main aquifers of Albania with priority on urban and tourist areas and relevant recommendations. Author SHGJSH. 2015;

7. Plan for the establishment of the Disaster Risk Information System. World Bank, 2015;

8. Report "Disaster Management Analysis in Albania" provided by the OSCE Representation in Albania. 2017;

9. Post Disaster Risk Assessment / Disaster Needs Assessment Report, April 2015. Prepared by Albanian experts and supported by EU, WB and UN experts;

10. Damages caused by natural disasters in Albania. Author REC, 2018.

- NACP did not have a plan to review, update and improve the National Plan for Coping with Civil Emergencies, although in the bylaws of law no. 45, dated 18.07.2019 "On civil protection" provides for the approval of the National Plan for Civil Emergencies, which means an update of the existing plan, but in accordance with the vision and requirements of the new law;

- NACP does not have data for drafting plans for replenishment, review, updating and improvement of emergency reserves and civil protection, in accordance with the National Civil Emergency Plan, but with the drafting of the new National Civil Emergency Plan, which among other things focuses on practicality for all phases of the emergency cycle, ie serves as a practical tool for coordinating activities and obligations of all structures according to situations this will be reviewed;

- in the answers given, although it has been worked, there is no complete data from NACP for the establishment, composition and functioning of the Technical Advisory Commission (TAC), which advises on prevention, preparedness, response and rehabilitation to civil emergencies and crises cases when the state of civil emergency has not been declared according to the relevant ministries (with old and new names);

it was

- Ministry of Internal Affairs;
- Ministry of Defense;
- Ministry of Foreign Affairs;
- Ministry of Finance;
- Ministry of Transport and Infrastructure;
- Ministry of Energy and Industry;
- Ministry of Agriculture, Rural Development and Water Administration;
- Ministry of Economic Development, Tourism, Trade and Entrepreneurship;
- Ministry of Education and Sports;
- Healthy ministry;
- Ministry of Environment;
- Ministry of Urban Development;
- Ministry of Social Welfare and Youth;
- Ministry of Justice;
- Ministry of Culture;
- Ministry of European Integration;
- Minister of State for Innovation and Public Administration;
- Minister of State for Local Affairs;
- State Police Directorate;
- Directorate of Coordination with Prefectures;
- General Directorate of State Material Reserves;
- Police Directorate for Fire Protection and Rescue;

- Institute of Geosciences, Energy, Water and Environment;
- Albanian Geological Survey;
- Public Health Institution;
- Institute of Nuclear Physics;

it is

- Minister for Europe and Foreign Affairs
- Minister of Defense
- Internal Minister
- Minister of Finance and Economy
- Minister of Infrastructure and Energy
- Minister of Education, Sports and Youth
- Minister of Justice
- Minister of Culture
- Minister of Agriculture and Rural Development
- Minister of Health and Social Protection
- Minister of Urban Development
- Minister of State for the Diaspora
- State Minister for Entrepreneurship Protection
- Minister of State for Relations with Parliament
- State Police Directorate;
- Directorate of Coordination with Prefectures;
- General Directorate of State Material Reserves;
- Police Directorate for Fire Protection and Rescue;
- Institute of Geosciences, Energy, Water and Environment;
- Albanian Geological Survey;
- Public Health Institution;
- Institute of Nuclear Physics.

because from their response it results that in 2015 a meeting of KTK was held, on 29.12.2015. In 2016, KTK was convened throughout the year because it was involved in the preparation of the Study "Disaster Management in Albania, gap analysis". In this context, three seminars were held, respectively on 18-22.04.2016, 20-24.06.2016, and 31.10-4.11.2016. In 2016, a very important achievement of the work of KTK was the preparation of the study "Disaster Management in Albania, gap analysis". According to foreign experts, this report is in fact more than a disaster risk assessment as it has also analyzed mitigation measures, shortcomings and recommendations for the future. While based on the obligations deriving from law no. 45/2019 "On Civil Protection" is in the process of drafting a sub-legal act for the establishment of the Civil Protection Committee as the highest, permanent body responsible for implementing policies to reduce the risk of disasters and civil protection in the Republic of Albania, committee replacing the Technical Advisory Commission (TCC);

- from the data of NACP that if in all ministries that have representatives in KKECK, are established and function the offices of information and management of civil emergencies and crises it results that, in implementation of the decision no. 965, dated 02.12.2015 "On inter-institutional cooperation of management structures, in cases of civil emergencies and crises", there was information that in the relevant ministries until September 2017 some offices (ZIMEK) were set up, but after the approval of new structures in line ministries, we are informed that these offices have been replaced by emergency advisers at the Minister's office;

- GDGP recently NACP does not have data on whether it has designed, developed and implemented education and training programs and curricula in the field of emergencies and civil protection, and in cases of sea pollution from oil or hazardous substances immediately, after completion with staff

of NACP is in process and in its structure is foreseen to be the National Sector (Center) of Training for Civil Protection, Education and Volunteerism, which will have, among others, the design of curricula and programs in the field of civil protection ;

- GDCP recently NACP does not have reports, analysis and control information on the use of resources, material and financial, made available from the state budget or other state bodies, for cases of emergencies and civil protection with the claim that GDCP has been a structure under the central institution and in this sense all financial procedures are directed, managed by the Directorate of Finance of the central institution, while with the completion of the new structure of NACP which is in process, financial management will be performed by the relevant directorate, as foreseen by the inspection sector under the Director General of NACP;

- GDCP recently NACP has not drafted, elaborated and implemented, concrete action plans for public awareness and awareness of civil protection emergencies, but within the PRO NEWS program, funded by the EU, together with the Delegation of The EU in Albania and its partners have conducted activities in the cities of Tirana, Shkodra and Vlora to raise awareness on flood risk reduction and their communities as beneficiaries of these activities. While it is accepted with the completion of the structure of NACP which is in process, it is foreseen the establishment of the Directorate of Education, Training and Information Technology, as well as the National Sector (Center) of Treatment of Civil Protection, Education and Volunteerism. With its operation there will be training programs including those of public awareness;

- GDCP recently NACP does not have a statistical data system on how it manages, organizes and monitors at national and local level for emergencies and civil protection because these statistical data even in incomplete format are not presented although according to them it turns out that the National Emergency Center Civil performs systematic collection of data on disaster losses (DesInventar). Through this center the data is entered manually through the DesInventarsystem, which are reported in the Sendai Framework Monitoring System. Also, this center collects and processes all the information about the real or possible situations of the civil emergencies. It is the constant contact with the employees of the civil emergencies and removes the operational centers of the institutions and other structures. It performs actions / procedures in all emergency situations, respectively low level; of secondary degree; of high degree.

In addition, as mentioned above, the center has daily reports and reports on various events.

With the new law, NACP is in the process of restructuring and it is foreseen that in addition to the GIS, IT and Publication Sector, the Directorate of Education, Training and Technology is also foreseen the Directorate of Disaster Recovery and Compensation with the Database Sector, Disaster Losses and Statistics, which will also target ICT risks.

Findings:

Despite the work done and the reforms undertaken by state institutions, the system of emergency management and civil protection, defense as well as environmental protection, several shortcomings were identified:

- ✖ In encouraging a culture of civil protection that enables risk reduction for a wide range of disasters involving all stakeholders;
- ✖ Relevant strategies and plans suffer from a lack of implementation mechanisms, while capacity building has lagged behind due to different sectoral approaches and insufficient engagement of a number of state institutions, but also still high dependence on foreign support;
- ✖ The Civil Emergency Planning and Response Department has never been established as a department;
- ✖ In drafting and updating the National Plan for Coping with Civil Emergencies in cooperation with other institutions;

- ✖ In drafting plans for replenishment and updating of civil emergency reserves, in accordance with the National Civil Emergency Plan;
- ✖ In the management of the civil protection system and the coordination of the structures, state and non-state, related to them;
- ✖ In the preparation, follow-up and implementation of bylaws for planning and coping with civil emergencies;
- ✖ In coordinating the work with the central institutions with the local government bodies for dealing with civil emergencies;
- ✖ In the search for data for coping with civil emergencies, by communicating directly with the structures, permanent and temporary, of the civil emergency service at the central level, at the regional level and at the municipal and commune level;
- ✖ In the organization, implementation and monitoring of the data system at the national level for civil emergency situations;
- ✖ In the elaboration and attendance of public education programs and training of structures, state and non-state in the field of civil protection;
- ✖ Instructing the structures responsible for the manner of sensitization and awareness of the public opinion on civil emergencies and fire protection;
- ✖ In controlling the implementation of measures; protective and preventive, for dealing with cases of civil emergencies and fire protection, near entities, state and private, throughout the country;
- ✖ In controlling the manner of use of resources, material and financial, made available from the state budget or by other state bodies, for cases of civil emergencies, for central and local bodies;
- ✖ In controlling the distribution and manner of use of emergency reserve goods, in accordance with the National Civil Emergency Plan, as well as with the acts, laws and bylaws, in force;
- ✖ In organizing inter-ministerial monitoring groups on how to manage the civil emergency system;
- ✖ In concentrated direction and command all the human and logistical capacities foreseen in the civil emergency response plans;
- ✖ The GDCP, as an integral part of the structure of the Ministry of Interior and more recently as a subordinate institution of the Ministry of Defense, has not had an internal regulation of its functioning;
- ✖ NACP has no approved regulations where according to the law the regulation on internal working methods and behavior of NACP staff, at central and local level, is approved by the Minister, upon the proposal of the General Director of NACP;
- ✖ NACP is not fully efficient, until the new institutions are put into operation according to the new law on "Civil Protection", which entered into force in 2019 and bylaws that complement it which have a maximum term until at the end of 2021;
- ✖ The budget for GDCP both in the case when it has been dependent on the Ministry of Interior and when recently it is dependent on the Ministry of Defense with the new name NACP based on law no. 45, dated 18.07.2019 "On civil protection" he was not separated but was and is part of the budget of the line ministry;
- ✖ The number of GDCP employees approved according to the structure and staff of the Ministry of Interior has been very low compared to the tasks assigned by law;
- ✖ After about 6 months from the establishment of NACP comes its structure which in total is 106 employees and to date has 15 employees or with a shortage of 91 employees;
- ✖ NACP has not established 6 main directorates with respective sectors and 3 sectors under the direct supervision of the General Director of the agency, also has not established 4 regional directorates throughout the country;

- ✖ In the absence of data for the protection of the seas from pollution from oil or dangerous and immediate substances with the claim "... law no. 45/2019 "On Civil Protection", the National Plan for Civil Emergencies and "Risk Assessment", do not include the protection of the seas from pollution, so are not the area of responsibility of the National Agency for Civil Protection "which we think should be because:
 - ❖ in the tasks assigned to the ministries which are referred to above GDGP and finally NACP has the obligation, "..... to coordinate and coordinate all actions of operational forces",
 - ❖ The purpose of civil protection is, among other things, to protect the environment.
 - ❖ has relations with the prefectures which are responsible for the level of 2 pollution through the coordination of actions in cases of pollution provided in decision no. 480, dated 25.07.2012 "On the reaction to marine pollution in the Republic of Albania";
 - ❖ mainly the pollutions analyzed in this material have been of grade 2 which according to the data turns out to have occurred the most;
 - ❖ in the legal basis on the responsibilities and obligations of the institutions mentioned in the plan according to decision no. 480, dated 25.07.2012 "On the reaction to marine pollution in the Republic of Albania" is also law no. 8756, dated 26.3.2001 "On civil emergencies", as amended.
- ✖ In taking concrete measures for the change according to the new names of the ministries of their area of responsibility for emergencies and civil protection according to the type of activity and the areas they cover
- ✖ not all emergency and civil protection plans are presented by the institutions and structures of the civil protection system at central and local level;
- ✖ GDGP recently NACP does not present many control and inspection reports for the implementation of protection and preventive measures in cases of emergencies and civil protection due to lack of capacity while due to restructuring, NACP has not recently conducted inspections;
- ✖ GDGP recently NACP has no plans to review, update and improve the National Plan for Coping with Civil Emergencies, although in the bylaws of law no. 45 "On civil protection" provides for the approval of the National Plan for Civil Emergencies, which means an update of the existing plan, but in accordance with the vision and requirements of the new law;
- ✖ GDGP recently NACP does not have data for drafting plans for replenishment, review, updating and improvement of emergency reserves and civil protection, in accordance with the National Civil Emergency Plan, but with the drafting of the new National Civil Emergency Plan, which among other things focuses on practicality for all phases of the emergency cycle, ie serves as a practical tool for coordinating activities and obligations of all structures according to situations this will be reviewed;
- ✖ There is no complete data from GDGP recently NACP on the establishment, composition and functioning of the Technical Advisory Commission (KTC), which advises on prevention, preparedness, response and rehabilitation to civil emergencies and crises in cases where / has not been declared a state of civil emergency according to the relevant ministries (with old and new names);
- ✖ From the data of GDGP recently NACP shows that it had the information that in the respective ministries until September 2017 some offices (ZIMEK) were set up, but after the approval of the new structures in the line ministries, these offices have been replaced with emergency advisors at the Cabinet of the Minister;

- ✖ GDCP recently NACP has no data on the design, elaboration and implementation of training curricula in the field of emergencies and civil protection;
- ✖ GDCP recently NACP does not have reports, analysis and control information on the use of resources, material and financial, which are made available from the state budget or by other state bodies, for cases of emergencies and civil protection;
- ✖ GDCP recently NACP does not have a statistical data system on how it manages, organizes and monitors at national and local level for emergencies and civil protection because these statistical data even if not in incomplete format are not presented;

Conclusion

- Legal improvements are intended to provide those who are addressed with the most accurate and comprehensible adjustment of the problem under consideration while adhering to the objective adjustment of circumstances, referring to identifiable characteristics, should contain clear and precise expressions rights and obligations and provide a sustainable solution, which should be:
 - in accordance with the Constitution of the country;
 - in accordance with the ratified international agreements and the commitments deriving from Albania's participation in international organizations;
 - in accordance with the basic notions of reason and logic;
 - practical;
 - with as few undesirable side effects as possible;
 - the compatibility of domestic law with the EU acquis is another goal to be taken into account;
 - as cost-effective as possible, in terms of the relationship between the purpose of the legislation and the ways used to achieve it.
- It is very important to improve the civil protection system because it must enable continuously and permanently and have as its objective:
 - improving the legal and institutional framework for early warning, disaster management and civil protection;
 - development of disaster risk maps according to the forecasts and the EU Directive but also their best practices;
 - increase capacity to monitor, anticipate and warn of extreme events also through the exchange of information and knowledge with partners;
 - promoting and conducting awareness campaigns for the population and their proper conduct in case of emergency;
 - access to support from European institutions;
 - increase of response capacities at national and regional level as well as cooperation between local-national capacities in case of emergencies;
 - strengthening disaster risk reduction and civil protection management;
 - increase capacities for emergency planning and management in local government.
- The realization of civil protection aims to reduce the risk of disasters, to guarantee the protection of human life, property, living things, cultural heritage and the environment, by strengthening the civil protection system. The mission of civil protection is to create the conditions for a society capable of coping with various disasters and recovering, through the establishment of an integrated and efficient system. Because by improving the functioning of the civil protection system,

opportunities are created to clearly define the responsibilities of the institutions and structures of this system, international cooperation, the rights and obligations of citizens and private entities, education, training and inspection.

- Improving the civil protection system and through its adaptation to European standards, creates opportunities for:
 - disaster risk reduction, through accurate identification, periodic assessment and monitoring, mitigating the negative consequences of disasters, investing in risk prevention, intensifying cooperation of all entities and the exchange of information between them, through forecasting of measures, in function of its realization;
 - strengthening the civil protection system, through the establishment of institutions with a high coordinating, coordinating, leading, technical, supervisory and controlling authorities in the field of disaster risk reduction and civil protection throughout the country;
 - strengthening the administrative, technical and financial capacities of the civil protection system in its entirety, through a clearer definition of the role and responsibilities of all actors of this system, at the central level, at the regional level and at the local level;
 - integrating the priorities, goals and objectives of the Sendai framework for disaster risk reduction into governance policies at all levels, in particular through the design and implementation of the National Strategy and local strategies for disaster risk reduction, assessments disaster risk and civil emergency plans at the central, county and local levels, as well as other measures;
 - Improving civil protection education, through the inclusion of relevant educational subjects at the pre-university level;
 - Improving the system of warning, monitoring, notification and alERA, defining the tasks for the responsible institutions and private entities;
 - establishing clearer rules of international and inter-institutional cooperation in the framework of international assistance and relevant procedures;
 - increasing Albania's international role in the field of disaster risk reduction and civil protection, through its larger and more active role and fulfillment of contributions to the EU, NATO, UN, OSCE, etc .;
 - that the issue of disaster risk reduction is an issue of everyone as well as the whole society, by increasing the role of all state actors, individuals and private entities in disaster risk reduction and civil protection and by defining the rights and duties that they have in this field;
 - planning and implementation of quality structural and non-structural measures in the field of disaster risk reduction and civil protection, with special emphasis on disaster prevention and rehabilitation measures in infrastructure;
 - Better implementation of the duties and responsibilities of all actors of the civil protection system, through the sanctioning of administrative offenses, the implementation of which will be controlled through the inspection to be carried out by the National Civil Protection Agency.
- It is very important to take effective measures in disaster risk reduction and civil protection to ensure the protection of human life, property, cultural heritage and the environment, through strengthening the civil protection system and regulating its functioning. of the civil protection system, clearly defining the responsibilities of the institutions and structures of this system, international cooperation, the rights and obligations of citizens and private entities, education, training and inspection. Civil protection aims to create the conditions for a society capable of coping with various disasters and to recover, through the establishment of an integrated and

efficient civil protection system of the country, in full compliance with the principles of:

- the right to protection;
 - the right to information;
 - the right to responsibility;
 - the right to subsidiarity.
- It is also very important to define the tasks of institutions and structures, clearly envisaging their responsibilities for all stages of disaster management; prevention, preparedness, response and recovery. Where special emphasis should be given to tasks in the field of disaster risk reduction which should consist of increasing cooperation between them, as well as cooperation with the National Agency for Civil Protection, conducting disaster risk assessment, drafting plans civil emergencies, the creation of a database of losses from disasters, ensuring the functioning of the monitoring system, early warning, notification and alERA, in their territory, etc.

Recommendation

- ✓ NACP in cooperation with the Ministry of Defense to take measures:
- in preparing and supplementing with bylaws of law no. 45, dated 18.07.2019 "On civil protection" and monitoring and their implementation for planning and coping with civil emergencies;
 - in creating the main directorates with the respective sectors, filling the agency with employees and creating regional directorates;
 - to enable the coordination and contribution to the successful implementation of various programs and projects in the field of disaster risk reduction and civil protection.
 - enable the strengthening of administrative, technical and financial capacities of central and local institutions in order to further improve the quality and safety of life of citizens;
 - enable the strengthening of cooperation with international institutions and countries in the region and beyond for the development of civil protection capacities and mutual assistance in case of disasters;
 - enable the review of civil emergency plans in the 12 prefectures of the country and in each municipality;
 - enable the compilation of risk maps and very dangerous risk maps;
 - enable the coordination of work for the assessment of damages caused and rehabilitation from natural or other disasters;
 - in organizing, implementing and monitoring the data system at the national level for civil emergency situations;
 - in the elaboration and attendance of public education programs and training of structures, state and non-state in the field of civil protection;
 - in instructing the structures responsible for the manner of sensitization and awareness of the public opinion on civil emergencies and fire protection;
 - in controlling the implementation of protective and preventive measures, for dealing with cases of civil emergencies, at state and private entities, throughout the territory of the country;
 - in controlling the use of resources, material and financial, which are made available from the state budget or from other state bodies, for cases of civil emergencies, for central and local bodies;
 - in controlling the distribution and use of emergency reserve goods;
 - in the organization of inter-ministerial monitoring groups for the way of managing the civil emergency system;
 - in drafting the internal regulation of NACP;

- submission of emergency and civil protection plans by institutions and structures of the civil protection system at central and local level;
- NACP in cooperation with the Ministry of Defense to enable its position in the protection of the environment, especially the marine environment from pollution and immediate pollution in the framework of cooperation with the ministries and their subordinate institutions and prefectures;
- NACP in cooperation with the Ministry of Defense to take measures to change the areas of responsibility related to emergencies and civil protection according to the type of activity and areas covered by the ministries under the new designations;
- NACP in cooperation with the Ministry of Defense to take measures for the establishment of civil protection structures within each ministry according to the type of activity and areas they cover.

3.1.2 Do state structures have the necessary infrastructure and human resources to eliminate the immediate pollution of the Ionian and Adriatic Seas in the event of an accident?

The Adriatic coast is an alluvial plain 4-50 km wide generally sandy with a length of 259 km. It encounters a series of small deltas and lagoons formed by the outflow of 9 rivers: Buna, Drini, Mati, Ishmi, Erzeni, Darci, Shkumbini, Semani and Vjosa. Some of the deltas are still active and growing. There are four important bays: Drini, Rodoni, Lalzi and Durrës bays. The part from Durrës to the bay of Vlora is characterized by a low alluvial coast and a wide alluvial lowland created by the sediments of the rivers Shkumbin, Seman, and Vjosa. The lagoons have a total area of 150 km², a water volume of 350 million m³ and are of particular importance for fishing, tourism and aquaculture. The Ionian coast stretches south for 170 km from the Karaburun Peninsula to the Stillo cape. This part of the coast is mostly rocky with rocks falling sharply into the sea where some of the most untouched natural areas are located. Alluvial accumulations are encountered only on the beach of Palas, Borsh and near Butrint Lake.

Pollution in marine waters is still a field not much researched in our country due to the fact that there is no scientific research institution that deals directly with this work. This has made it possible for the data to be obtained from a simple environmental monitoring system that mainly covers the coastal area as well as sporadic data coming from various central and local institutions as well as donor-supported projects.

All environmental protection strategies call for pollution reduction, although achieving any significant improvement means that politicians and the public need to address the economic issues raised by pollution control. In addition, the environmental debate has found that it is difficult to measure the exact impact of pollution, as pollution can harm the health of some people, which will require them to seek medical treatment, which must be paid for by the wider community or by the individuals themselves depending on the medical care system, despite the cost they pay in terms of suffering. So, the reduction of pollution is done in the form of compromises between the clean environment that the public demands, the measure of improvement that industries are able to achieve in terms of technology and the overall effect of prices and national economies as well as natural disasters. of human.

As discussed above, the drafting of the strategy and the inclusion in it of sea pollution as part of the environment as a whole will help, in reducing sea pollution from oil or hazardous waste as well as waste discharges generated by ships. more specifically in:

- ❖ providing and improving receiving installations at ports;
- ❖ delivery of waste generated by ships;
- ❖ reduction of pollution created by yacht activities;

- ❖ pollution from illegal ship unloading;
- ❖ monitoring of pollution events as well as monitoring and supervision of illegal discharges;
- ❖ Improving the level of enforcement and prosecution of perpetrators of illegal discharges;
- ❖ increasing cooperation and cooperation in the implementation of international agreements, coordinating the activities of the Mediterranean coastal states in relation to the implementation of the Prevention and Emergency Protocol 2002, cooperation with the Regional Center for Response to Marine Pollution in the Mediterranean (REMPEC)), created in the framework of the United Nations Environment Program (UNEP) Mediterranean Action Plan (MAP), also called UNEP / MAP.

In this context, a very important aspect that needs to be addressed is the marine waste that comes from sources located in the sea and from the land because:

- ✱ marine litter at sea cause many hERaful consequences to marine life and biodiversity, as well as negative impacts on human health. In addition, marine litter has negative impacts on activities such as tourism, fishing and navigation, and materials that could be reintroduced into the economy through reuse or recycling methods are lost the moment they are disposed of. There are several different categories of marine litter, where plastic ones are the most challenging, due to their low rate of decomposition and their ability to enter the human food chain;
- ✱ these wastes penetrate the marine environment through a variety of ways and multiple origins, including land and sea resources. Major land-based sources of marine litter include municipal landfills, river transport of waste from landfills and urban areas or other sources along rivers and other waterways, discharge of untreated urban wastewater treated, industrial installations and tourism, especially coastal / beach tourists;
- ✱ the main resources located in the seas of marine litter are merchant ships, ferries and cruise lines, fishing vessels, especially in terms of lost or abandoned fishing equipment, military fleets and research vessels, yachts, oil rigs and offshore gas and fish fERAs, thus: from the audit and the answers to the questionnaires it results that also plays an important role in reducing sea pollution determination, establishment and approval of requirements for the prevention of waste discharge, created by ships and surpluses from their cargoes, at sea, in order to protect the marine environment from ships or marine installations in ports, when using the ports of the country, must thus:
 - ensure that the capacities of port receiving installations, installed by licensed operators, are sufficient and meet the needs of ships, without causing them unjustified delays;
 - to transport them, in accordance with the requirements of IMO;
 - licensed, contracted operators must possess the capacity necessary to withdraw the amount and types of waste generated by vessels operating that port normally, and the surpluses from their cargoes, taking into account the functional needs of port users, the size and geographical position of the port, the type of vessels that give the call sign in that port, as well as to guarantee the treatment of this waste in their plants, certified and licensed according to the environmental legislation in force and the allowed European standards and norms;
 - an appropriate waste recovery and treatment plan is developed and implemented for each port, contracting licensed operators that meet the standards;
 - is ensured by each port that the needs for receiving installations and their availability are specified individually;
 - new projects are introduced, according to the latest technology standards;
 - etj.
- ✱ studies show that approximately 80% of marine litter comes from land-based sources and 20% from seas and oceans, however the origin of this ratio is unclear (NOAA, 2009). In

addition, the importance of these resources in terms of their impact on the problem of marine litter varies significantly at the regional and local level, depending on the scale of these activities in the area, as well as the policies that regulate them. This means that there are significant changes in the amount and types of waste coming from these sources at the regional and local level, and even seasonally⁷;

- ✖ the assessment of marine litter and their resources is essential for the identification and adoption of targeted measures for different resources. Accurate identification of the source of marine litter is a key element in monitoring programs because it achieves the ability to standardize marine litter indicators and methods (such as beach monitoring and stomach monitoring of turtles and / or turtles) that provide information on trends in marine litter accumulation and the effectiveness of measures;
 - ✖ studies have shown that in EU waters offshore activities, especially maritime transport (eg lost containers) including fishing and yachts, but also offshore activities, are important sources of marine litter , as they are responsible for an EU average estimated at 32% and going up to 50% in some seaports⁸. Recent studies have also shown that among the offshore contributors to the marine litter problem, the fisheries sector is quite dominant, with the recreation sector also occupying a significant place⁹. And, although waste delivered to ports has increased since the introduction of Directive 2000/59 / EC, there remains a significant gap in delivery, estimated between 60,000 and 300,000 tonnes, or 7% to 34% of the total to be delivered each year;
 - ✖ poorly managed waste and old and abandoned fishing equipment are among the most prevalent elements of marine (plastic) waste from ships and port pollution;
-

¹² Unger A., Harrison N., 2016, "Fisheries as a source of marine debris on beaches in the United Kingdom", "Marine Pollution Bulletin", "Marine Pollution")

¹³ European Commission study (DG ENV) "to support the development of measures to combat a wide range of marine litter resources" (Eunomia, 2016).

¹⁴ <http://www.fishingforlitter.org.uk/assets/file/Report%20FFL%202011%20-%202014.pdf>; Marine Pollution Bulletin 2016 Unger et al. (2016); UNEP OSPAR (2009); Distribution and density of marine litter in European seas (2014); Eunomia (2016), p.95, 30% is estimated as part of the fisheries sector and 19% for the entertainment sector; the rest of the pollution of resources located at sea comes from the commercial sector; Arcadis (2012) has estimated a share of 65% for the fisheries sector alone



✖ land-based resources are predominant in the generation of marine litter, so below we are presenting the situation in the estuaries of the rivers of our country and the importance of improving the management of marine litter through:

- i. prevention of marine litter generation,
- ii. minimal reduction of marine litter and their impacts,
- iii. removal to the extent possible of existing marine litter,
- iv. marine litter management in the Adriatic and Ionian Seas in accordance with accepted international and regional standards and approaches;
- v. example:
 - estuaries river discharges in our country are the cause of its massive pollution because they along their course of several kilometers until they join the sea bring waste of various from new settlements and informal settlements, intertwined with the use of unregulated riverbed to extract building materials and use the river as a warehouse, has put it at high risk not only

residents living in areas near the river but also other areas around and beyond the delta. It is very important to pay attention to the places where the rivers meet the sea because in recent years, they have become a tourist attraction and are experiencing an increasing number of visitors who use the nearby areas for daily outings, picnics and camps, due to the fantastic panorama in the Adriatic Sea, Ionian and some archeological sites like the church and castle, also for the natural landscapes created by the erosive effect of the sea against the land. If we will present the situation with photos, we can say that it is like this:



Also in the protection of the environment, specifically the marine one, a great help for this audit has been given by the Directorate of Marine Geology, at the Albanian Geological Survey, which explains that the immediate pollution of the seas, Adriatic and Ionian in the case of Albania, generally occur of anthropogenic factors and such factors are not related to the activity of the Albanian Geological Survey. Immediate pollution due to geogenic factors is treated more as theoretical risks than as real risks. They can be caused by volcanic eruptions (mainly the distribution of volcanic ash) which has the highest concentration in the eruption zone while spreading over a wide area depending on atmospheric conditions. Such events have occurred, the latest in the eruption of a volcano in Iceland but without consequences on our country. The last time a cloud of (negligible) volcanic ash reached Albania was in the case of an Etna volcano eruption in the late 1980s, when the phenomenon was spotted by a polluted rain, with no serious health effects. .

Another immediate geogenic pollution could theoretically be caused by seismic activity, which could lead to the migration of oil from submarine natural reservoirs to the water surface. However the phenomenon remains theoretical because it has never been verified.

Since its establishment in 2015, among others, the Directorate of Marine Geology, has been engaged in an environmental project funded by the National Environmental Agency entitled "Determining the status of the trophy through the use of satellite images" MODIS "based on chlorophyll content- a and Phosphorus. ", and has implemented elements of geo-environmental study in the project funded by the General Directorate of SAC with state budget funds entitled“

Geological-environmental assessment and mapping of the Albanian Coastal Area in scale (1: 50.000) and monitoring of shoreline dynamics in support of its integrated management ”.

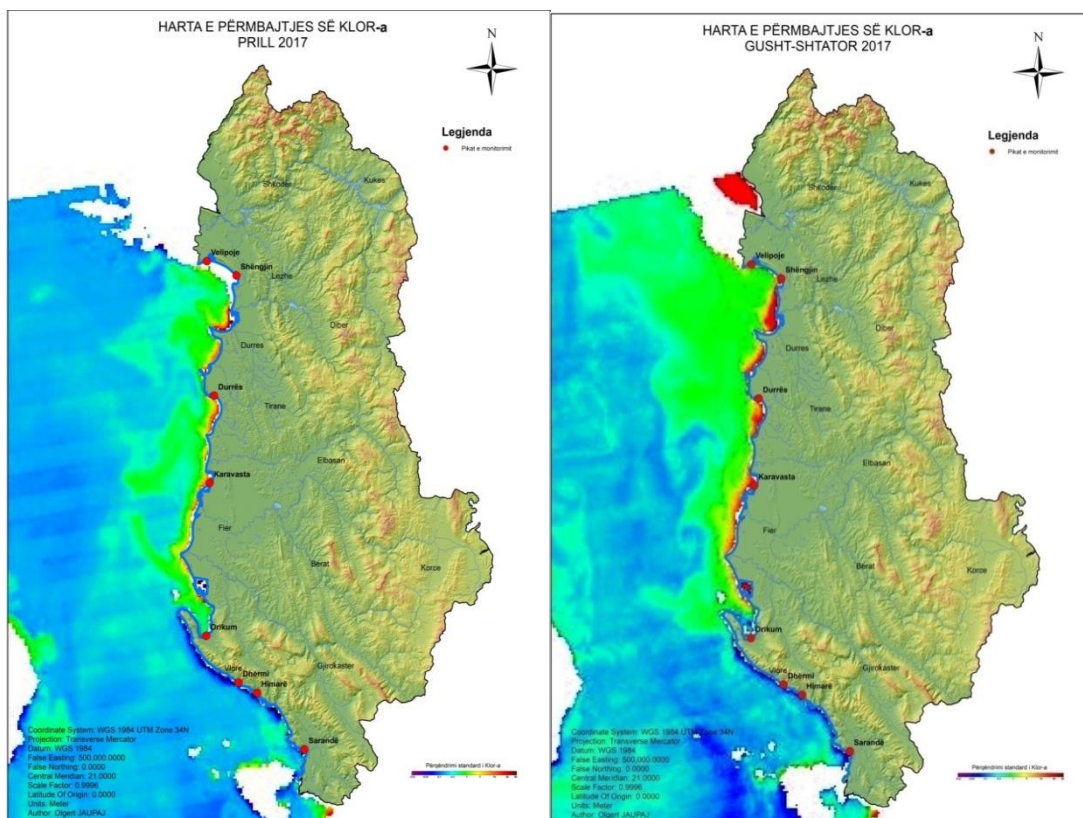
Although these two projects are not related, they are not intended to analyze immediate marine pollution, they provide information on marine pollution which is addressed in another audit topic focusing on marine pollution and addresses some aspects of marine pollution ports like this:

- The project "Determining the status of the trophy through the use of satellite images" MODIS "based on the content of Chlorophyll-a Phosphorus." of satellite data on the content of chlorophyll-a and phosphorus in the sea waters that wet the Albanian coast. The project aimed to establish a network of continuous satellite monitoring to monitor the risk of eutrophication over the marine area. Eutrophication is the process of absorbing large amounts of nutrients such as phosphorus and nitrogen that affects the uncontrolled growth of vegetation which causes a lack of nutrient base for the biota. This phenomenon is most evident in surface waters, such as natural and man-made reservoirs, lakes and rivers. Such a phenomenon has emerged after climate change identified in the last 20 years in the Mediterranean. But for the Adriatic and Ionian seas that are part of this sea, information about eutrophication was lacking. In situ data and satellite observation data were obtained to reach the conclusions. "In situ" data were performed during two periods, in the wet season (March-April) and in the dry season (August-September), while the Modis satellite received data with regular weekly high resolution for temperature, chlorophyll-a and transparency. After processing the data "in situ" and interpreting the satellite images, the validation of the model became possible.

Monitoring points

Beach	Distance from shore (meters)
Velipojë	500
Shëngjin	500
Durrës	500
Karavasta	200
Orikum	200
Dhërmi	200
Himarë	200
Sarandë	200

Based on the data of validated satellite images for the concentration and content of chlorine, the waters of the Ionian and Adriatic seas are classified as **oligotrophic (very good) waters**.



Maps of chlorophyll content results for the two periods

- During 2018, the monitoring points were located in the seaports of goods, transport, fishing and mooring of hydrocarbon tankers, in fish reserves in Karaburun and the two beaches of Borsh and Tales (Lezha). At this stage, two methods have been followed for testing:

- Testing by means of a multiparametric probe, which resulted in performing "in situ" measurements of chlorophyll-a content values.
- Water sampling by sample takers, for laboratory analysis of nitrogen and phosphorus.

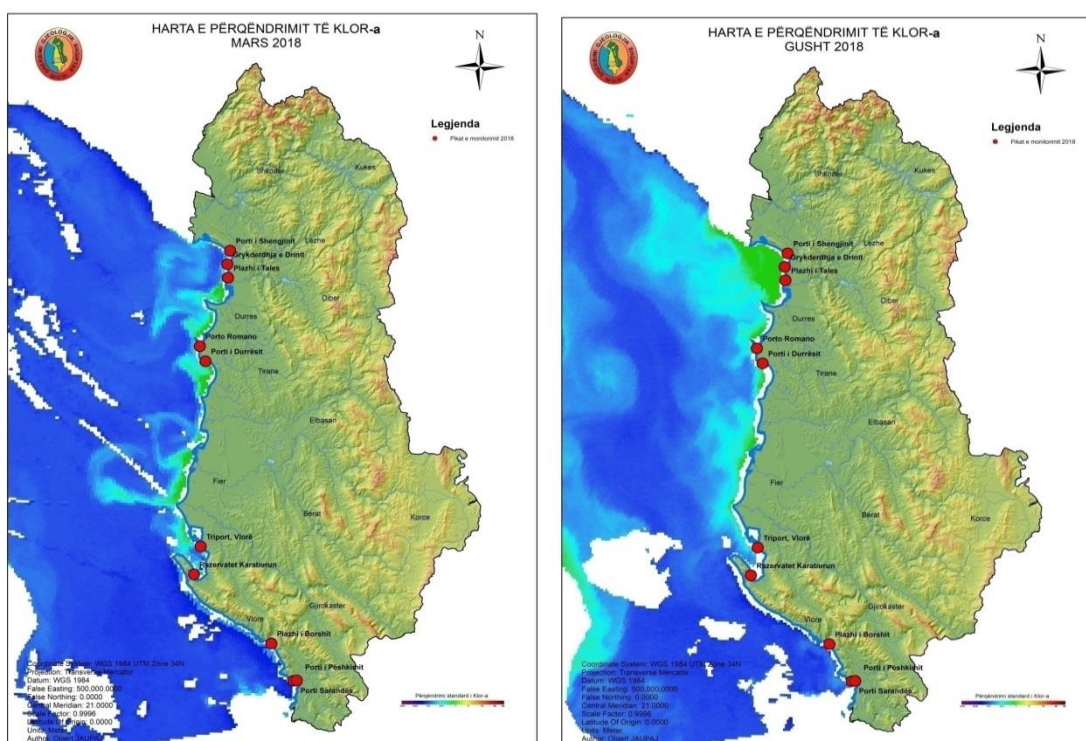
From the measurements performed "in situ" and the processing of laboratory data for the samples taken and analyzed during the periods March-April and August-September 2018, at the KTA monitoring points it resulted that the trophic condition is **oligotrophic (very good)**. Exceptions are the results of the monitoring points Port of Shengjin and Porto Romano, in which an increase in chlorophyll values was observed from the first to the second phase, as shown in the table below:

Chlorophyll values for Shengjin Port and Proto Romano

Monitoring point	The value of chlorophyll	
	March - April 2018	August - September 2018
Port of Shengjin	1.8847 µg/l	2.9714 µg/l
Porto Romano	0.7163 µg/l	3.1826 µg/l

This caused the trophic index for these two monitoring points to be classified as **mesotrophic (good)**.

It should be noted that all data measured "in situ" were similar to the data provided by MODIS satellite images for both monitoring periods.



Chlorophyll content results maps for the two periods during 2018

The conclusion on the causes of these observed changes is as follows

a. Monitoring point Shengjin Port

- Overcrowding of Shengjin Bay during the tourist season and increase of economic-industrial activities in this period.
- Non-treatment of sewage spills in the port area;
- Impossibility of water circulation inside the port due to the obstruction caused by the limiting breakwaters of the port;
- Disposal of waste from two conservation plants operating in the area;
- Activity of area fishermen within the port;

b. Monitoring point Porto Romano

- Discharge into the sea directly from the nearby hydropower plant, of water used from polluted agricultural activity, without prior treatment;
- Discharge of hydrocarbon wastes into the sea encountered and during the monitoring time;
- Disposal of a significant amount of inert for the construction of two scooters at the time near the monitoring.

Evaluation of the trophy index for the first phase March-April 2018.

Nr.	Stations	TSI CA. $\mu\text{g/l}$	TSI TN mg/l	TSI TP mg/l	Trophy Index
1	Shengjin Port	1.8847 $\mu\text{g/l}$	2.25 mg/l	0.05 mg/l	Oligotrophic
2	The Drini estuary	1.6861 $\mu\text{g/l}$	2.06 mg/l	0.04 mg/l	Oligotrophic
3	Tales Beach	1.5027 $\mu\text{g/l}$	2.91 mg/l	0.05 mg/l	Oligotrophic

4	Porto Romano	0.7163 µg/l	0.52 mg/l	0.83 mg/l	Oligotrophic
5	Triport (Zvërnec)	0.3694 µg/l	0.19 mg/l	0.01 mg/l	Oligotrophic
6	Port of Vlora	1.8357 µg/l	1.29 mg/l	0.17 mg/l	Oligotrophic
7	Baths in Karaburun	0.2318 µg/l	0.20 mg/l	0.01 mg/l	Oligotrophic
8	Borsh Beach	0.1743 µg/l	0.39 mg/l	0.02 mg/l	Oligotrophic
9	Port of Saranda	0.1984 µg/l	0.44 mg/l	0.03 mg/l	Oligotrophic
10	Fishing Port (Sr)	0.2051 µg/l	0.26 mg/l	0.02 mg/l	Oligotrophic

Evaluation of the trophy index for the second phase August-September 2018

Nr.	Stations	TSI CA. µg/l	TSI TN mg/l	TSI TP mg/l	Trophy Index
1	Shengjin Port	2.9714 µg/l	3.34 mg/l	0.02 mg/l	Mesotrophic
2	The Drini estuary	2.3561 µg/l	3.10 mg/l	0.06 mg/l	Oligotrophic
3	Tales Beach	2.2137 µg/l	3.62 mg/l	0.04 mg/l	Oligotrophic
4	Porto Romano	3.1826 µg/l	3.20 mg/l	0.82 mg/l	Mesotrophic
5	Triport (Zvërnec)	2.1536 µg/l	0.90 mg/l	0.01 mg/l	Oligotrophic
6	Port of Vlora	2.1438 µg/l	1.80 mg/l	0.03 mg/l	Oligotrophic
7	Baths in Karaburun	0.8753 µg/l	0.84 mg/l	0.02 mg/l	Oligotrophic
8	Borsh Beach	0.3867 µg/l	0.60 mg/l	0.02 mg/l	Oligotrophic
9	Port of Saranda	0.5476 µg/l	0.68 mg/l	0.08 mg/l	Oligotrophic
10	Fishing Port (Sr)	0.3481 µg/l	0.40 mg/l	0.06 mg/l	Oligotrophic

The waters of the Ionian and Adriatic Seas, based on satellite image data validated with "in-situ" measurements of chlorine concentration, are classified as **Oligotrophic** and **Mesotrophic** waters, so **very good and good**.

The interpretation of the results is based on the analysis of the measured indicators for each monitoring station according to the method developed by the European Environment Agency (*Driving Forces, Pressures, Condition, Environmental Impact, Key Impacts and Responsibility*).



Pollution from tanker discharges Pollution in Karavasta Lagoon



Pollution on the beach of Dhërmi from the unloading of ferries



Discharge of wastewater near the Port of Vlora

It also turns out that with the establishment of the Directorate of Marine Geology, the geological-environmental assessment of the Albanian Coastal Area has been carried out, which has been carried out continuously starting from 2010 and since 2015 it has been carried out through the coded project VI-2 entitled “Assessment geological-environmental and mapping of the Albanian Coastal Space in scale (1: 50.000) and monitoring of the dynamics of the coastline in support of its integrated management ”where are analyzed concretely:

- in each region where according to the objective of the respective year the monitoring of the dynamics of the shoreline was carried out, samples were taken for geochemical analysis in water and in solid material (sand, clay, etc.) Tests for soil analysis were initially taken along the shoreline . After 2015 they started to be taken on the beaches as well as on agricultural lands near them. The Atomic Absorption Spectrometry (AAS) method was used for the analysis, which is based on the absorption by the atoms of the element being analyzed of energy of the same wavelength as the element of a lamp. The method is distinguished for sensitivity (ppm-ppb), accuracy and efficiency within analytical conditions.

Number and type of geochemical analyzes performed by years within the project with code VI-2, period 2010-2019

Year	Number of geochemistry analyzes by type of environment	
	Soils	Water
2010	67	-
2011	90	-
2012	18	-
2013	35	-
2014	38	5
2015	131	19
2016	36	8
2017	6	11
2018	93	-
2019	40	-

From the analysis of the elements it is noticed that along the coastline the presence of heavy elements (Cr, Ni, Co) is at high and very high levels compared to the norms of some European countries (United Kingdom and the Netherlands), according to which the value classified as high-grade pollution. Moving towards the beach part their content drops, until it reaches normal values in the area of agricultural lands located near the coastal areas.

The presence of these elements is caused by sediment inflows from rivers flowing into the Adriatic Sea, starting from the Buna River in the north to the Vjosa River in the south. Characteristic of the geology of Albania is its construction in tectonic zones that extend in the form of belts with north-south direction. The central part is built by the Mirdita tectonic zone, built of ultramafic rocks, with a total area of approximately 2.8 thousand km². These rocks are concentrated all the metal-bearing deposits of the country, including those of copper, iron-nickel, chromium, bauxite (aluminum), etc. Our rivers cross these tectonic areas, cutting them off, including the Mirdita area, and consequently eroding them and transporting the eroded material in the form of sediment to the estuary at sea. Being as a contact area between the sea and the land, the shoreline serves as an area where the concentration of the material increases, and consequently these values above the norm are distinguished.

It should be noted that Albania does not have studies or norms set for the content of these elements, therefore we are based on the norms of countries such as the United Kingdom and the Netherlands, which must be said to have other geological conditions compared to Albania.

Water tests were taken in the period 2014-2017 in several water sources in the coastal space regions, in the discharges of rivers and drainage canals into the sea. The distance was chosen so that the marine waters had no influence on the chemical composition of these waters.

The analysis was performed for trace elements and heavy metals. The results did not indicate the presence of contaminants (nitrites, nitrates or heavy metals). For this reason after 2017 the taking of this evidence was stopped.

Regarding the above, from the analysis and review of these data, it results that we have some shortcomings or findings that need to be improved as a result of the cooperation of institutions, as follows:

Findings:

- ✖ A very important aspect that needs to be addressed are the marine debris coming from land-based sources, according to studies, it results in approximately 80% of the total marine litter comes from land-based sources and 20% from sea-based sources;

- ✖ the assessment of marine litter and their resources is essential for the identification and adoption of targeted measures for different resources
- ✖ accurate identification of the source of marine litter is a key element in monitoring programs;
- ✖ recent studies have also shown that among the offshore contributors to the marine litter problem, the fisheries sector is quite dominant, with the recreation sector also occupying a significant place;
- ✖ poorly managed waste and old and abandoned fishing equipment are among the most prevalent elements of marine (plastic) waste from ships and port pollution;
- ✖ the discharges of the rivers into the sea in our country are also the causes of its massive pollution where they join the most because they along their course of several kilometers until they join the sea bring various wastes;

Other causes of pollution are:

- overcrowding of beaches during the tourist season and increase of economic-industrial activities in this period;
- non-treatment of sewage in the port area;
- impossibility of water circulation inside the port due to the obstruction caused by the limit breakwater of the port;
- discharge of waste from entities operating in areas near the sea;
- activity of area fishermen within the port;
- direct discharge of polluted water into the sea,
- direct discharge of used water from agricultural activity into the sea, without prior treatment;
- inert casting for construction;
- etj.

General history;

Our country is a member of the United Nations Convention on the Law of the Sea since 1982, and therefore has the obligation to protect and preserve the marine environment, therefore in this context has taken some legal steps to respond to accidental marine pollution in accordance with this obligation. After saving and saving people's lives, the main purpose of responding to an accident is to protect human health, the marine and coastal environment. Various national, regional and local agencies should respond to incidents that cause or threaten to cause pollution of the Albanian sea and coast whose legal actions are harmonized with international treaties related to the protection of the marine environment. All of this should guarantee a temporary, uniform and effective response at national level to incidents at sea, which cause or may cause pollution of the marine environment by oil or other harmful and dangerous substances, which exceed the individual response capacity of ships, ports, oil terminals, shipyards, offshore platforms, and local or regional authorities.

Although in our country which is bathed by the Adriatic and Ionian Seas, there have been no events or catastrophes of such magnitude to be classified as environmental emergencies, increased trade activity, country development and environmental factors that are increasingly negatively impacting the climate global and regional, can lead to environmental catastrophes, the magnitude of which can be multiplied, due to the specificity of the closed character of the Adriatic Sea and failure to take timely preventive measures and rapid intervention.

Our country has approved the "National Emergency Plan for the response to marine pollution in the Republic of Albania" in support of Article 100 of the Constitution, Articles 32, 398 and 401 of Law

no. 9251, dated 8.7.2004 "Maritime Code of the Republic of Albania", as amended, of article 20 of law no. 8905, dated 6.6.2002 "On the protection of the marine environment from pollution and damage", as amended and law no. 9692, dated 8.3.2007 "On the accession of the Republic of Albania to the International Maritime Convention" On preparation for oil pollution, reaction and interaction (OPRC) 1990 "", with the Decision of the Council of Ministers no. 480, dated 25.07.2012 "On the reaction to marine pollution in the Republic of Albania".

This plan is based on a series of laws through which a number of institutions operate, although it has not been updated for about 18 years and some institutions have changed their name, field of action and responsibility, etc., so the legal basis is:

Law no. 9251, dated 8.7.2004 "Maritime Code of the Republic of Albania";

- Law no. 8875, dated 4.4.2002 "On the Albanian Coast Guard", amended;
- Decision of the Council of Ministers no. 954, dated 30.9.2009 "On the organization, structure, functioning of the Inter-Institutional Maritime Operational Center (IACC) and cooperation with state institutions that have interests at sea", as amended;
- Decision of the Council of Ministers no. 439, dated 13.5.2011 "On the approval of policies and operating procedures of IOMC", as amended;
- Law no. 8905, dated 6.6.2002, on "On the protection of the Marine Environment from Protection and Damage"; changed;
- Law no. 8756, dated 26.3.2001 "On civil emergencies", as amended;
- Law no. 7895, dated 27.1.1995 "Criminal Code of the Republic of Albania", as amended;
- Law no. 10431, dated 9.6.2011 "On environmental protection";
- Law no. 7746, dated 29.7.1993 On hydrocarbons (exploration and production), as amended;
- Law no. 8450, dated 24.2.1999 "On the processing, transportation and trade of oil, gas and their by-products", as amended;
- Law no. 9281, dated 23.9.2004 "On security in ships and ports";
- Decision of the Council of Ministers no. 1214, dated 3.9.2008 "On the approval of the strategy of the transport sector";
- Decision of the Council of Ministers no. 772, dated 24.9.2010 "On the implementation of the International Health Regulation";
- National plan for civil emergencies, approved by the decision of the Council of Ministers no. 835, dated December 3, 2004; etc.

This plan also affects the obligations that the Republic of Albania has under the International Convention on the Preparation, Response and Cooperation to Marine Oil Pollution, 1990 (OPRC 90) and under the Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Seas of the Mediterranean Sea, 1995 (Convention of Barcelona) and its protocols on cooperation in the prevention of pollution from ships, and in emergencies, the fight against pollution for the Mediterranean, 2002, and under any international agreement on cooperation and mutual assistance, in which Albania is either can become a pair.

From the audit and through obtaining opinions during conversations with specialists and answers to questionnaires, since in our country have been no large-scale catastrophes, we have focused on identifying problems in cases of a lower level pollution (1 and 2), and the readiness of institutions to eliminate these cases (such as prefectures and ports), including response and reaction plans, private and public resources, to respond to emergencies that result or may result from oil spills or other substances hERAFul and dangerous to the marine environment. So:

- the plan is based on the universally accepted concept of "escalating response", which enables a structural approach in building preparations to face the pollution from oil spills and hazardous and toxic substances, and to take measures against pollution in incident cases in such a way that additional resources can be used and integrated within a response operation if the risk of incident increases. The concept includes three "scale" of reaction.

Incidents are categorized at each scale depending on the amount of contaminant spilled, as well as the place of the incident, however scale limits are not defined. The plan defines response level 1 as the basic level at ports, oil-related equipment, coastal installations and offshore platforms, which combine with each other and can be combined with those equipment owned by national authorities and services to create opportunities for cooperation to face with the most difficult response operations that can be categorized in level 2 and the even more difficult categorized in level 3. Separating in:

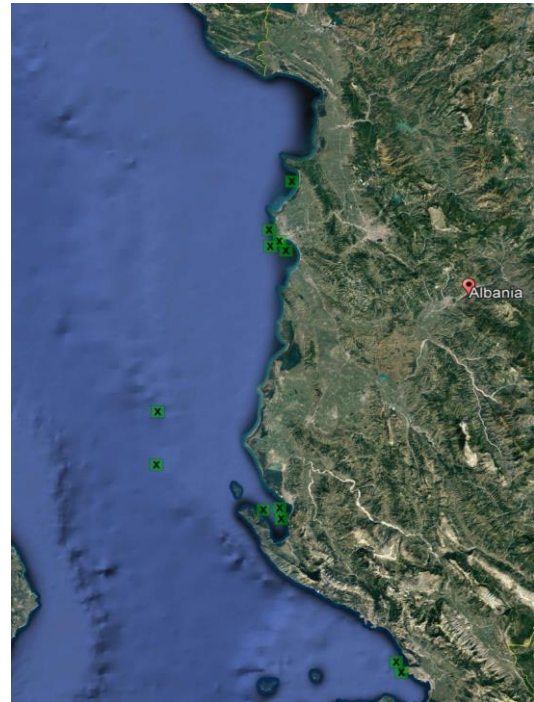
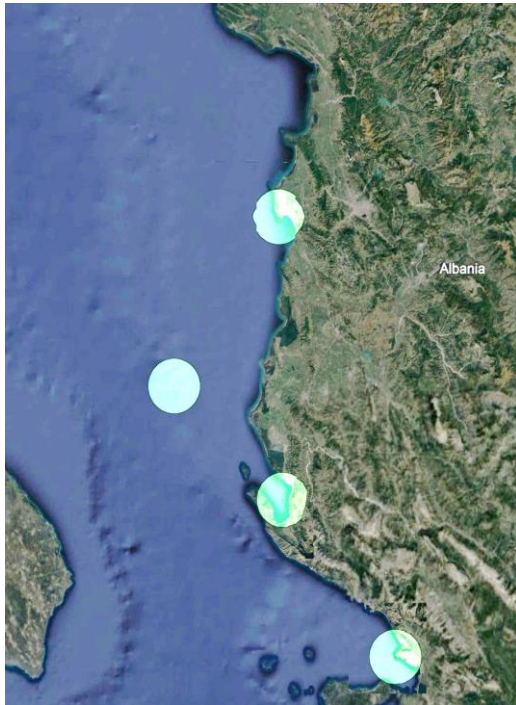
- ❖ *level 1* include the preparation and response to a small pollution inside or near a harbor or individual equipment that can be afforded with their resources. (where for the purpose of emergency response, which exercises direction through an operation center are operators and managers of a marine installation, harbor or port authorities, General Maritime Directorate);
- ❖ *level 2* include the preparation and response to a pollution that exceeds the response capacity of an individual harbor or individual device, or is located outside the Level 1 response area (where for the purpose of emergency response, which operates through an operation center are, the prefect of the region in cooperation with regional environmental agencies in cooperation with the Albanian Navy);
- ❖ *level 3* covers major outflows that require the mobilization of all available national resources, as well as the mobilization of external resources and expertise. (where for the purpose of emergency response, which is directed through an operations center is IMOC with the support of an incident management team)

Operations for prevention and protection of the marine environment from pollution through the employee of the Ministry of Tourism and Environment in IMOC where in implementation of national and international legislation for the protection of marine waters from pollution, IMOC must be immediately notified of discharge cases of oils, fuels or dangerous substances. IMOC notifies emergency centers in the respective prefecture and Regional Tourism and Environmental Protection Agencies. Operations for the protection of the marine environment consist of the measures taken and the response in case of pollution of the marine environment. These operations are carried out by IMOC in the territorial sea for cases of marine pollution level 3, but there are records for other levels of pollution and especially takes immediate action in cases where the situation may change and worsen.

IMOC, through the National Environmental Coordinator (appointed by the Ministry of Tourism and Environment) has for duty on coordinating and efficiently organizing protection operations against marine contamination. The staff of the Coast Guard, in cooperation with the Environmental Inspectorate and other institutions with interests and responsibilities at sea, under the care and coordination of IMOC, exercise this duty by investigating, detecting and reporting violations of the law related to the protection of the marine environment from contamination. The investigation includes determining the origin and cause of the pollution, as well as whether it constitutes a legal violation.

The threat in this case is the pollution of the marine environment (hydrocarbon leakage, , unauthorized cargo) causing damage to the fauna and marine flora, which come mainly from:

- transit movements of ships in our maritime space;
- movements to neighboring countries or vice versa;
- the departure of sailing vehicles in the sea, performing various activities, such as: fishing, tourism, etc., which discharge hydrocarbons, various cargo;
- finding animals extincting dead;
- waste discharge;
- etc.



The map clearly shows the places where operations for the prevention and protection of the marine environment were conducted in 2019.

Irresponsibly and carelessly some entities that carry out activities at sea, such as: fishing, tourism, etc., make their economic activity, violating the legislation for the protection of the marine environment.

Potential dangers remain the passage of ships, which make a peaceful passage in the Albanian maritime space inside the territorial sea.

Source for pollution of the marine environment can be:

- Discharge of fuels and waste discharge,
- Maritime incidents from collisions or sinking of sailing vehicles,
- Release of hazardous chemicals into the sea.

This includes threats of leaks, dangerous spills or unauthorized cargo that may come to sea from the coastal area.

During 2019, out of 12 operations, 6 (six) were conducted during the summer season, respectively: 3 (three) in July and 3 (three) in August. In the regions where pollution was found, all measures were taken, pollution situations were monitored and in cooperation with local government bodies, as well as by the Coast Guard's equipments appropriate assistance was provided for the cleaning of polluted areas.

Also according to the data we are giving the trend and forecasts (decreases or increases compared to the previous two years) as follows:

- During 2019, 12 naval operations were realized to prevent and protect the marine environment from pollution, where IMOC was informed by the structures of neighboring countries for 2 (two) other situations of marine operations, in the context of the protection of the marine environment from pollution;

- During 2018, 3 marine operations were realized to prevent and protect the marine environment from pollution;
- During 2017, 4 marine operations were realized to prevent and protect the marine environment from pollution.

The following table shows the comparative indicators of the three periods:

Indicators / Elements	Viti 2019	Viti 2018	Viti 2017
Number of Operations	12 (2 other situations)	3	4
Period	(3) July (25%) (3) August (25%)	(3) August (100%)	July (75%)
Most polluted area	(4) Durrës region (33.3%)	(2) Saranda harbour (66.7%)	South Region (75%) Jalë-Ksamil
Type of vehicle or elements that have affected pollution	Oils from naval vehicles, turtles, dolphins, etc	(2) yacht (1) fishing boats	Merchant ships Hotel waste spills

The period in which most marine environmental pollution operations are directed is during the summer season, so in 2019 we have, respectively: 3 (three) in July and 3 (three) in August. The most polluted area has been found in the Durrës region. The type of vehicle or elements that have affected the pollution are mainly tourist vehicles, yachts or boats used for fishing.

Results of operations for 2019

In three cases 2 (two) turtles and a dead dolphin were found, all measures were taken for their burial, in one case where first level pollution (oil spill) was found, measures were taken and the environment was normalized, in 2 (two) other cases were found pollution of rivers by plastic where all measures were taken to normalize the situation while in 6 (six) other operations no pollution was found.

Results of 2 (two) operational situations (information obtained from cooperative structures) In one case, 42 miles off the Croatian coast, Rome reported pollution (oil spills) from the Bergfjord. Measures have been taken by neighboring states.

In the second case, near the Italian coast, in the Strait of Messina, it was suspected of oil pollution, for which all measures were taken by the Italian side.

Operations results for 2018 In 2018, in two cases where pollution of the first level was found, measures were taken and the marine environment was normalized in cooperation with local government authorities, the Coast Guard provided the necessary assistance, while in the other operation no pollution was found.

Operations results for 2017 In 2017 in the maritime region Jale-Rrugët e Bardha no pollution was found, but kelp waste, while in the regions of Ksamil, Himara and Durrës the pollution situations were monitored and in cooperation with the local government authorities, from the Coast Guard's equipments provided proper assistance.

Despite the work done by the cooperation between the relevant structures, it results that the indicators of pollution at sea or coast continue to remain worrying, as: pollution of the marine environment have been present from year to year, where the motivating factors in doing this activities are different, where some of the reasons may be like:

- evasion of port tax obligations or other legal obligations,
- unknowing the laws by entities that perform various activities at sea,
- disobedience of fishing boats drivers to enforcement law authorities,

- economic reasons, etc.

So based on the ascertained cases and the information, results in risk:

- the northern region (Durrës Harbour) can be considered, due to the above results, as the most dangerous;
- river estuaries (river flows);
- entities close to coastal areas, such as hotels, coastal tourist areas, etc..;
- fishing, tourist, sports, boats etc., which perform their activity at sea without applying the law or international conventions;
- old age of fishing boats (their depreciation);
- ships that go to sea without performing technical controls, risking drowning / accidents or various incidents;
- sea creatures (endangered species, such as sea turtles, dolphins, etc.)
- etc.

Weaknesses of enforcement law structures to operate in maritime space as:

- lack of a national marine pollution detection system or alternative pollution detection equipment;
- information sources come from operational channels (due to the lack of a national pollution detection system);
- the lack of a prompt actions at the right time to control and stop fuel leaks and the release of hazardous chemical substances;
- not receiving information in time and the impossibility of presence with 24-hour service with our vehicles, the entire Albanian maritime space, as an alternative form for detecting pollution in real time;
- failure to take administrative measures against all entities that violate the law of marine pollution leads to an increasing tendency to repeat illegal activity;
- the difficulty to detect the causes of pollution as there are no laboratories according to European standards;
- possible defects in hydrocarbon ports;
- lack of equipment and materials for the response to marine pollution in 3 levels;
- sailing vehicles with small operational capacities and the existence of only two naval vessels used to protect the marine environment from pollution. A necessary element in the elimination of marine pollution are the vehicles to go to the place of pollution, the proper level of preparation to assess the situation quickly based on the information received at the time of the leak initial notification and notify immediately to the coordinator on the results of this assessment, the incident controller (in level 1), the region prefect for coastal and ground pollution and the naval command officer for the sea pollution (in level 2) and the field coordinator (in scale 3) which should consist of:
 - incident location;
 - type of pollutants;
 - the amount of pollutant that is / or can be caused;
 - meteorological data (wind speed and direction, sea condition and tidal conditions, sea temperature) and sea current data (speed and direction);
 - the possibility of contaminant movement;
 - the level of risk to human life and / or potential risk to human health;
 - capacities in use for pollution response;
 - risk of fire / explosion;
 - possible extent of damage to natural resources;
 - possible extent of damage to economic activities.

- permanent absence of the National Environmental Coordinator with daily presence in IOMC, to follow up all issues related to marine pollution;
- inaccurate completion of the operational situation report or additional information for certain operational situations;
- the scheme with responsibilities for responding to marine pollution accidents and an applicable operating organization, with representatives from all authorities and institutions involved, with their separate areas of responsibility for each;
- the way of coordination and the relevant reaction structures in the moments of accidents or catastrophes with marine pollution;
- identification of areas with high risk of accidents with marine pollution;
- identification through schemes areas with priority for protection and cleaning in case of accidents and maritime disasters;
- defining in coordination with all state institutions or private entities and non-governmental organizations, a national policy and strategy for responding to oil spills or hazardous and toxic substances from accidents or maritime disasters;
- ensuring a minimum level of prior existence of appropriate types of tools / equipment that will be used in response to marine pollution with oil or hazardous substances in order to guarantee immediate minimization of pollution as a result of marine accidents or disasters;
- the existence of plans to enable and ensure compensation for damage from pollution;
- drafting plans, methodologies and curricula for training the personnel involved in responding to accidents or catastrophes marine pollution with oil or hazardous substances;
- performing exercises for responding to marine accidents or catastrophes from marine pollution with oil or hazardous substances;
- implementation of international agreements for cooperation and mutual assistance that our country has with countries bordering the Ionian and Adriatic Seas in cases of accidents or maritime disasters from the spill of oil or hazardous substances;
- etc.

For all these conclusions we can say that in general are evaluated, comparatively for the years 2017, 2018 and 2019, the sources of information that have served as indicia in starting operations in maritime space, cooperative and management structures of operations, naval ships engaged in the development of naval operations, as well as the forms of communication used.

All these elements are reflected in the table below:

Indicators / Elements	Year 2019	Year 2018	Year 2017
Number of Operations	12 (2 other situations)	3	4
Sources of information (where did the information come from)	(3) BMP (25%) (2) JOC (2) vacationer (1) MARD (1) CG (1) Marine cleaning (1) Vlora Prefecture (1) Environmental Inspectorate	(1) BMP (1) CG (1) Captaincy	(1) Environmental Coordinator (1) BMP (1) Captaincy (1) Vacationer / phone

Inclusive, cooperative institutions	(12) MTE /Environment (5) BMP (5) CG (2) PAA(Protected Areas Agency) (2) JOC (2) Local government (1) Captaincy (1) MARD (1) Greenery enterprise (1) Marine cleaning	(3) Environment al Insp. (3) BMP (2) CG (2) Captaincy (1)Local government	(4) CG; (3) Environmental Insp. (2) BMP; (2) Captaincy (2) Local government
Engaged vehicles	4 CG vehicles 2 BMP vehicles 2 vans 1 helicopter	2 CGvehicles	7 CG vehicles
Communication	(12) tel. (5) email (3) radio VHF	(3) Tel.& Radio VHF (100%)	2 Tel. 2 Radio VHF

Sources of information, in 2019 were taken on the operational road, by service officers of BMP, Fisheries, JOC , vacationers, marine cleaning workers, etc.

In the direction of 12 operations, in 2019, the structures of many institutions are engaged, so: all operations are directed by the Environmental Inspectors and the Environmental Coordinator, who have cooperated with the BMP and CG officers in 5 situations operational. They have also cooperated with the service of the Agency of Protected Areas, JOC, Captaincy, etc. In the direction of operations in 2019, 4 CG naval vehicles, 2 BMP vehicles, 2 vans and 1 helicopter were engaged. During 2019, communication in all cases was done by phone / mobile, in 5 cases information was exchanged by e-mail and in 3 cases VHF radio was used.

The reaction to a major oil spill must be carried out in the following ways:

- monitoring;
- elimination of the source of pollution;
- offshore response operations, including control and collection of spilled oil and its chemical distribution;
- coastal response operations - shoreline cleaning and disposal of collected oily material;
- to secure areas contaminated by unauthorized operations and entrances;
- to ensure without obstacles the collection of seawater samples, if necessary;
- air quality monitoring;
- to stop fishing activities in polluted areas, if necessary;
- to stop navigating and flying over the contaminated area, as needed;
- etc.

Also another aspect of marine pollution which is addressed below is that being a coastal place with a coastal lowland that is crossed by numerous and rapid rivers, the Albanian coastal platform is an area threatened by leaks, dangerous spills or from unauthorized cargoes that may come into the sea from the coastal area and rivers of the country. Therefore, in the framework of the protection of the marine environment, more verifications and controls should be performed by the institutions, in the implementation of the protection of the marine environment, etc., because they have impact and consequences in:

- economic development of businesses related to the sea;
- damage to marine fauna and flora;
- damage to tourism and development of water sports;

- the damage of our country's image;
etc.

Care must be taken to not distribute contamination from oil or hazardous substances because at the moment the pollution touches the coast, the environmental impact is usually higher and the cleaning is more complex, spends more time and being more expensive when the reaction happens while the pollution is at sea because the response to the coastline includes:

- pre-cleaning (improving the intervention and waste reduction);
- mechanical and / or manual cleaning;
- the collection and temporary storage of material accumulated in the ground;
- biological rehabilitation (using living organisms to accelerate fuel degradation);
- characteristics and type of coastline;
- ecosystem sensitivity and biological characteristics of the coastline;
- the type and amount of fuel on coast;
- the season of the year and the hydro-meteorological conditions;
- existing infrastructure on coast and the possibility of placing the collected material;
- etc.

In this case, the institutions that coordinate the actions according to the level of pollution must guarantee that:

- the source of pollution is eliminated;
- further spread of marine pollution is limited;
- an assessment team has been set up to clean the coastline in the contaminated areas;
- a maximum protection has been made possible for all persons involved in the coast cleaning;
- the affected coastal area is ready for the clean-up operation;
- intervention teams are placed and clearing duties are organized;
- provide transportation for staff, technical means and collected material, and if necessary, accommodation and food for staff involved in cleaning operations;
- be determined and agreed the place of temporary and final storage for the collected material.

Waste management in case of contamination with oil or hazardous substances is very difficult because fuel contamination operations can generate large amounts of waste, which must be disposed at an environmental site. Disposal of waste during pollution response operations is usually the longest and most costly operation. Procedures for the transport, delivery, treatment and disposal of fuel, waste and fuel materials must be in accordance with national and international legislation. The Ministry responsible for the environment and the local authorities are responsible for all operations and procedures related to waste disposal. Special care should be taken by all those involved in the strict observance of the relevant regulations on the processing and disposal of waste. The Ministry responsible for the environment must determine in advance, potential landfills for fuel waste in various localities along the coast. Also, the ministry responsible for the environment, should designate equipment within the country that can do the pre-treatment and processing of oily waste, and take into account the agreements made with their owners to use their service in case of sea pollution. The Ministry responsible for the environment, in cooperation with the prefect of the district, should consider the management of waste from fuel leaks in order to manage oily waste in an efficient manner and minimize the waste generated by the response operations, taking considering the source selection, recycling, reusing, temporary and long-term storage, transfers, processing (preliminary) and final storage).

Another important element to consider when responding to marine pollution is the response to wildlife rescue to avoid, cure, reduce and / or monitor any hERAFul impact on wildlife during marine pollution response operations. Wildlife response should, where possible, adhere to

international standard protocols and best practices, giving priority to human safety as well as animal welfare. In all cases, monitoring the rescue and release of wildlife is an integral component of the rehabilitation process, providing support for improving the efficiency of operations.

A rare sea turtle, comes out dead on the coast of Vlora (Syri.net 14:12, 05/06/2020)

A Charetta Charetta-type sea turtle came out dead on the coast of the old beach this Friday morning. The turtle was 85 centimeters long and 57 centimeters wide, with a carapace length of 59 centimeters.

According to the environmentalist Simo Ribaj, the sea turtle that came out today at the seashore has injuries on the body, damages that come from the blows and cuts that the turtle has suffered from the ship propellers, or even from the fishermen. Such species have already become regular visitors to the Albanian coast, as in Albania they find suitable habitat during the wERAer periods of the year. According to Ribaj, in many countries of the world such species also appear on the seashore, while only in Albania they have not yet created their habitats, this is also due to the environmental pollution along our coast.

Plastics cause such colossal damage to this species, so environmentalist Ribaj appeals for more care to prevent environmental pollution. The turtle that appeared today on the sea shore on the old beach in Vlora is the 8th turtle that appeared on the coast of Vlora since January 2020, 5 of them have appeared dead on the shore while the others have fallen into the nets of fishermen by left them free again.¹⁰



All state institutions and private entities must have all vehicles (marine, air, etc.) and equipment that are expected to be used during marine pollution response operations and standards for maintenance, management, distribution, storage and use of equipment must be applied. For this it is necessary to build a database for all national response equipment to marine oil pollution, including stocks of chemical distributors and all response equipment, to be maintained in accordance with the standards specified in the maintenance plans for ensuring readiness, availability and security.

Training and exercises at different levels, staff and specialists should be organized periodically because they are:

- to improve cooperation and coordination between respondents;
- testing the steering links of emergency plans;
- communication testing at all levels of response;

¹⁰<https://www.syri.net/tjera/344980/foto-nje-breshke-e-rralle-deti-del-e-ngordhur-ne-bregdetin-e-vlores/>

- testing equipment and improving the skills of staff participating in response operations for the use of equipment, items and other vehicles of response operation;
- gaining experience;
- training of members of the incident management team, and response teams, in the decision-making process, directing and managing response operations, as well as on other issues related to marine pollution;
- analysis of actions performed during the implementation of the plan and regional emergency plans mainly on the actions of specific entities.

From the data obtained it results that in the development of these operations are engaged personnel from IMOC (participating institutions in the center, such as: Environment, CG, BMP, etc.), as well as personnel from NAPA, QBOD, Marine Cleaning, etc.

The staff (in field and in the operational room of IMOC), during 2019, was trained referring to the annual training plan, respectively in the topics:

1. Seminar "On completing the report on the 24-hour activity in IMOC and the report of operational situations in the operating room", in which a total of 32 people were trained;
2. "Response to marine pollution (hydrocarbons)", in which 64 people were trained, of which 52 people working in the environmental sector;
3. Training on the table, on the topic: "Prevention and management of marine pollution", conducted by UNDP, in which 3 people from the environmental sector were trained.

Institutions should cooperate with each other as in this case the IMOC in consultation with the General Directorate of Maritime Affairs can designate a suitable area as a shelter, in accordance with UNSCR A 949 (23) Resolution with "Sheltering Guidelines for Ships in Need of Assistance", depending on a range of environmental and climatic factors, as well as the nature of the incident. This means directing a damaged boat to a shelter, which can be a priority action to prevent or reduce the hERAFul effects of a spill which will make it possible to more quickly locate the contamination and eliminate it at a lower cost. Because the costs of offshore and onshore cleaning operations, as well as other measures taken to prevent or reduce pollution damage, recoverable costs include:

- the cost of safeguards taken to prevent or reduce pollution and any other loss or damage caused by such measures;
- costs of monitoring, sampling and analysis;
- situation analysis costs;
- compensation of expenses that may be incurred in connection with the direct or indirect (net economic loss) effect of pollution on natural and economic resources;
- compensation of reasonable costs of cleaning, repairing or replacing property contaminated by pollution;
- compensation for reasonable restoration measures taken or to be taken to expedite the clearing of environmental damage;
- contributions may also be made for post-pollution study costs, including the study to determine the nature and extent of environmental damage caused by the oil spill and to determine whether measures are needed and predictable to return to the previous position.

Financing the preparation and conduct of emergency response activities will be planned in the approved budget for ministries, budgetary institutions, national services as well as the local government participating in these operations. Ministries and line institutions in their approved budget should plan the financing of the following activities:

- purchase, construction and maintenance of specialized equipment for pollution response;

- costs for a part of the maintenance of specialized equipment for response to pollution managed by third parties;
- costs related to administrative actions and providing logistical support to the incident management team;
- costs related to training and exercises at regional, national and international level;
- preparation of rehabilitation projects and response activities in case of accidental marine pollution caused by sunken ships in possession of Albania;
- costs related to the response measures, when the polluter has not been identified or is unable to cover the response costs;
- the costs of risk assessment and the preparation of sensitivity maps;
- costs for the preparation of decision support tools (program applications) for the implementation of the plan.

Costs related to the elimination of a threat of marine pollution, when the polluter is identified, costs for immediate measures to respond to marine pollution, must be paid from the budgets of the respective ministries before submitting the claim for compensation of costs from the polluter, his insurer or any other source. Participating institutions will provide resources for the activities of legal and private persons, who carry out immediate response and prevention operations against pollution (towing, firefighting, distribution of restrictive strips, use of tankers, use of other equipment and other relevant expenses.) and prepare an estimate of the cost of renting or using the boats or equipment.

- ❖ **level 2** covers the preparation and response to a contamination that exceeds the response capacity of an individual port or device, or is located outside the reaction area of level 1. (where for the purpose of emergency response, which exercises direction through an operation center are, the prefect of the county in cooperation with regional environmental agencies in cooperation with the Albanian Navy);

In these cases, the main obligation for the preparation and response of operations of this scale has the prefect of the district and the Navy in cooperation with the Regional Environmental Agency (REA). The prefect of the district in cooperation with the Navy and IMOC have the responsibility to prepare, maintain and implement the regional emergency plan for the respective area of responsibility.

The county prefect is directly responsible for planning, organizing and carrying out response activities on the coast in accordance with the regional emergency plan, as well as law no. 8756, dated 26.3.2001 "On civil emergencies", as amended and legal acts under its implementation. Regardless of the magnitude of the incident, the county prefect, regional environmental agencies, Navy leaders, and relevant captains will promptly notify IMOC of any marine pollution incident occurring within their coverage area.

The Level 2 emergency plan will be activated by the county prefect responsible for the coastal area in which the incident occurred, or the Navy Force Officer in charge of the maritime area, under the supervision of the National Coordinator General. Before activating the plan, the county prefect or Navy Commander verifies the information on the incident and the pollution and immediately assesses the situation.

From auditing and obtaining opinions through questionnaires by civil protection specialists in the Prefectures of Shkodra, Lezha, Dures, Fier and Vlora for emergencies and civil protection as well as protection of the marine environment from pollution mainly from oil or hazardous substances such as prefectures in their jurisdiction have maritime space results as follows:

✚ In general, the process of taking measures by the prefectures to protect the sea from pollution has started much later than 2012 when it was issued, DCM no. 480, dated 25.07.2012, "On the response to marine pollution in the Republic of Albania", around the years 2014 - 2016 and later. If we were to look briefly at the history of the development and management of emergencies and civil protection in these prefectures for civil protection in general and the protection of the sea from pollution, the manner of establishment, organization, operation, legal basis, structures, directions and programs offered, etc., so:

Shkodra Prefecture: Attached to this point is the Marine Pollution Plan which reflects the structures, organization, functioning and legal basis. While with the entry into force of law no. 139/2015 "On Local Self-Government", the Municipality of Shkodra, in its organizational structure has created the Sector for Emergency and Civil Protection, responsible for the administration and coordination of emergency situations and civil protection in case of natural disasters.

Lezha Prefecture: In response to your letter no. 247, dated 16.04.2014, "On the Preparation of the Regional Emergency Plan for Response to Marine Pollution", the Institution of the Prefect of Lezha Region, is fully ready to cooperate with the Navy and IOMC . Pursuant to DCM no.480, dated 25.07.2012, for the approval of the National Emergency Plan "On the response to marine pollution in the Republic of Albania", point 3, as well as point 2.12 of the National Emergency Plan, we request from your institution , to send specialists for cooperation and prepare the Regional Emergency Plan for our area Rëna Hedhur-Shengjin-Tale-Patok-Adriatic Village. The questionnaire on the capacity to respond to local marine pollution will be completed by us after contacting the specialists of the Navy, to better understand the mutual tasks, what is required and who has these forces and tools.

Durrës Prefecture: The history regarding marine pollution has started between years 2013-2014, this is reflected in an indicative lesson organized by IMOC and the Naval Forces for the contamination of an area on the beach in front of the military holiday home Plepa Durrës, where it took part and chief of emergencies at the County Prefect. The Prefect of Durrës County is the Chairman of the Emergency Confronte Commission in the region, where according to law no. 45/2019 "On civil protection" coordinates and manages emergency situations that occur in the region, in cooperation with all operational forces in field. For maritime emergencies less work has been done to integrate the structures that are on duty (here are taken into account the IMOC, Naval Forces, Port Authority and other support structures operating at this level). The County Prefect has assisted these institutions part of maritime emergencies through the county chief of emergencies to improve and implement in time the requirements expressed by the civil protection law. Whereas in the case of municipalities has been a full cooperation as in the cleaning of riverbeds (Zeza river, Erzen, Ishëm river) where the Prefect has organized and managed with all the municipal structures that have available their cleaning. The only current problem is the estuary of the Erzen River, where the pollution of the river has reached high levels and excess the competencies of the Prefect as a budget and more efficient means for intervention are needed.

Fier Prefecture: Since spring 2016 in the Prefecture of Fier has been established the sector of planning and civil emergencies and crises confronte (today Civil Protection) consisting of 4 (four) persons, of which one responsible and three other specialists (one in the Prefecture of Fier and the other two in the Lushnje and Mallakastër sub-prefectures). Currently this sector in the Prefect administration has three specialists, as the person in charge has been removed to another task.

Until today in the coastal region which is covered by the Fier region there has not been any direct phenomenon of this nature, except for river discharges coming from inland waters, but which are not subject to this plan. For their cleaning, local structures that have technical and human capacities are engaged, such as the Regional Water and Drainage Board, Albpetrol, the Administration of Protected Areas, the municipalities of Fier and Divjaka and voluntary contributions.

But in case of a possible maritime incident, from the ships sailing in the waters of the Adriatic Sea, near the coast of our region, which consequently may bring its pollution, the institution of the Prefect of Fier Region has drafted the Regional Emergency Response Plan against Marine pollution (level 2) with no. 1041/1, dated 10.02.2017 approved by the administrative director of IMOC Durrës.

The Prefecture of Fier Region has six municipalities, respectively municipalities; Fier (regional center), Lushnje, Mallakastër, Roskovec, Divjakë and Patos. But only two of them have a coastline, respectively the municipalities of Fier and Divjaka.

Municipalities; Pursuant to point 24, paragraph III, of DCM no. 965 dated 02.12.2015, in four municipalities of our region have been established permanent structures for planning and civil emergencies and crises coping, specifically;

- Municipality of Fier (regional center) - director with five people, one of whom is a director and four specialists.
- Municipality of Lushnje - sector with two persons, one of whom is responsible and the other specialist.
- Municipality of Mallakastër - sector with three persons, one responsible and two other specialists.
- Municipality of Roskovec a person involved in one of their directorates.
- The Municipality of Divjaka and Patos has delegated this task as a second function.

Vlora Prefecture: The history of maritime protection began in 2014, referring to this correspondence: In response to your letter no. 247, dated 16.04.2014, "On the Preparation of the Regional Emergency Plan for the response to marine pollution", the Institution of the Prefect of Vlora Region, is fully prepared to cooperate with the Navy and IMOC. The questionnaire on the capacity to respond to local marine pollution will be completed by us after contacting the specialists of the Navy, to better understand the mutual tasks, what is required and who has these forces and vehicles.

✚ Each prefecture has data on the establishment and functioning of the permanent structures for planning and civil emergencies and municipal crises coping that it covers on the way of organization, the number of employees with their changes, emergency notification schemes, etc.

The prefectures, through the CP Sector according to the data from the questionnaires show that in implementation of the law and bylaws have drafted disposition plans for the municipalities operating in the region. These plans reflect the capacities of both vehicles and people at the disposal of these municipalities, the risk areas of the county, the ways of intervention, the notification scheme for the whole county as well as the contact points with all operational structures such as those of readiness of the county. permanent (police, ERAy, MZSH, etc.) as well as emergency structures as well as territorial branches operating in the region. The plan reflects the Order of the Prefect for the establishment of the Commission for Civil Emergencies Coping, the list of all participants participating in this commission:

- Order for the establishment of the Commission for Planning and Civil Protection and Crisis Coping at the regional level;
- Civil Emergency Plan, at the county level;
- Seasonal Action or Action Plans;
- Organizing and conducting PPMC & K commission meetings, in assessment of natural, seasonal emergencies.

✚ The prefectures have a plan for dealing with emergencies and civil protection of the county as well as plans for its review, updating and improvement as well as plans for emergencies and civil protection in the county for cases of sea pollution from oil or hazardous substances and how of the implementation of safeguards.

The prefectures have plans to face with civil emergencies, but they are also in the review phase because with the release of the new law no. 45/2019 dated 18.07.2019 "On Civil Protection",

according to Article 72, new bylaws must be issued in its implementation, and also according to its article 14 the approval of the National Plan for Civil Emergencies must be approved, which will make it possible according to point 5 of this article, to be harmonized with the plan of civil emergencies of the region. They have drafted the "Regional Emergency Plan for Response to Marine Pollution" (level 2)

- ✚ Prefectures don't have data on pollution and ways to intervene in these cases for contaminated areas at sea, but in some cases they have been informed by the Coast Guard Agency for pollution on the coastline when there was;
- ✚ The prefectures don't have in their budget the necessary material and financial resources and reserves, in cases of emergencies and civil protection from disasters and in cases of sea pollution from oil or hazardous substances, as budget planning is done by the Ministry of Interior by which has dependence.
- ✚ Prefectures don't have the necessary and trained staff to realize the organization, coordination of activities in cases of emergencies and civil protection and in cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances, so:

Shkodra Prefecture has in its organic structure an office manager and two specialists, which is incomplete as a specialist is missing. Currently with this structure there is no capacity for good management of situations in general even more for marine pollution.

Lezha Prefecture Sector of PPMC & K, was established based on DCM no. 655, dated 18.12.2002, amended, with DCM no. 965, dated 02.12.2015 "On inter-institutional cooperation of management structures, in cases of civil emergencies and crises", consisting of:

- -Head of Sector N. M.
- -Specialist -
- -Specialist -

The Prefect's Institution doesn't have the necessary staff for marine pollution.

Durrës Prefecture doesn't have sufficient personnel for civil protection and doesn't have the necessary personnel for marine pollution.

Fier Prefecture doesn't have sufficient personnel for civil protection and doesn't have the necessary personnel for marine pollution.

Vlora Prefecture Sector of PPMC & K, was established based on DCM no. 655, dated 18.12.2002, amended, with DCM no. 965, dated 02.12.2015 "On inter-institutional cooperation of management structures, in cases of civil emergencies and crises", consisting of:

- Head of Sector R. S.
- Specialist (retired september 2019)
- Specialist (retired september 2019)

The Prefect's Institution doesn't have the necessary staff for marine pollution.

- ✚ Prefectures don't have reports, analysis or information on the situation and measures taken to monitor the implementation of tasks by municipalities for organization, ways of intervention to act, recommendations for improving the situation, in cases of emergency and civil protection and sea pollution from oil or hazardous materials.

Regarding the management of emergencies as a whole for the phenomena of inundation, fires, isolation from snow, there are reports at the local and regional level, while for cases of marine pollution in general the Institutes of Prefects do not have reports or analysis of these pollutions, but simply are informed in cases when they occur and cooperate with the naval forces with IMOC and the Port Authority in implementation of the law of civil protection when these pollutions reach the sea where it is mandatory to manage the situation by the Prefect Institution to clean the contaminated part through the capacities that disposes and implements the readiness plan until the rehabilitation of the contaminated area.

- ✚ Prefectures don't have the equipments to deal with civil emergencies in its inventory also the equipments needed to face with emergencies and cases of sea pollution from oil or hazardous substances.
- ✚ Questions of marine pollution from urban waste, used water (sewage), oil and its by-products, hazardous waste, etc. ; pollution of rivers by urban waste, used water (sewage), oil and its by-products, hazardous waste, etc.;- of sea pollution from oil spills or hazardous waste at the port located in the area covering your prefecture with consequences for the pollution of the marine environment and the coast; - cases of the process of purification of seawater from pollution as well as from the spill of oil or hazardous waste; - problems of sea water pollution from the port basins located in the area covered by your prefecture; - requirements for the implementation of punitive measures against marine pollutants; - prefectures provide this data as follows:

Shkodra Prefecture: according to the information, there are cases of pollution of the Kir riverside by inerts deposited illegally near these shores, for these cases the Municipality of Shkodra has taken actions to remove them and their placing from time to time, through public service structures near it. There has also been pollution of the Buna River from the dumping of dead animals, for which it has cooperated with the Montenegrin side for their cleaning, while law enforcement structures have been asked to bring to justice the responsible persons.

Lezha Prefecture : according to the data on the coast of Lezha, the pollution of the coast of Kuna, in Shengjin, has been problematic for several years, in which a semi-liquid dark green composition appears every year, which has an unpleasant aroma. This pollution has caused damage to the tourist potential of the area. In response to this phenomenon, the institution of the Prefect of Lezha Region has organized frequent meetings, since 24.06.2019, when the first meeting took place with all local actors, who could be involved in resolving the situation. But being a phenomenon not happening in other countries, the opinions of the cause of pollution of this lagoon, as well as the ideas of solving this problem have been different and contradictory. In the absence of a proper study, which will determine the causes and recommendations for solutions, this situation remains unclear.

Regarding marine pollution from urban pollution, the pollution of the coast from tourist activities during the tourist season with plastic waste, as well as the pollution of rivers with plastic and hospital waste continue to be a worrying problem. This issue has remained the responsibility of the State Inspectorate of Environment, Forests, Water and Tourism, outside the plans of emergency measures, in implementation of laws and bylaws in force related to environmental protection.

As the pollution of the sea and rivers from urban waste and industrial discharge waters are not included in the plan of emergency measures, the instrument we have used to influence the improvement of the situation is communication with the environmental inspectorate, to facilitate inspections, and cleaning actions that take place before the tourist season. Inter-institutional clean-up actions are carried out every year, but that is not enough to have a solution for the pollution of rivers by various wastes.

Durrësi Prefecture: according to its data it turns out that currently there was only one case in the port basin a pollution (oil) but was eliminated with the intervention of emergency structures for pollution that the port itself has. Here we keep in mind that the port operates private cleaning structures and port aquarium waste. Pollution in this river remains the problem in Erzen river, Zezë river, Ishëm river pollution coming as a result of inflows from other prefectures. In this case we can say that the Institution of the Prefect itself in 2016-2017-2018-2019 has organized from time to time cleaning actions of river beds with emergency structures in the region. There are also problems mainly in the port of Durrës Port and in the beach of Durrës, although for the beach mainly from Shkëmbi i Kavajës to Durrës, there is a special cleaning company that depends on the Municipality of Durrës (Beach Municipal Enterprise) which systematically cleans of this coastline, while 2 cleaning companies operate for the cleaning of the port basin.

Fieri Prefecture: according to information in the past there has been pollution, but now these types

of pollution have been minimized. This phenomenon has been present in the river Gjanica which flows into the river Seman as well as in the collector Rokovec-Hoxharë that flows into the Adriatic sea. As above by the State Inspectorate of Environment, Forests and Water (SIEFW) and the Environment Regional Agency (ERA) has been made possible:

- identification and evidencing of points and subjects that exercise their activity in the area along the river water basins;
- taking measures by the entities for closing or repairing the depreciated points or lines, which caused leaks, such as from the Oil Refineries in Ballsh and Fier, from Albpetrol sh.a in the oil wells and decanting in Visoka, the spills of which ended in the river Gjanica, flows from an oil pipeline of "A." in Zharrës whose discharges ended in the stream of this village, in the flows from the oil lines of "A." and "B.P" companies that flowed in the collector Rokovec-Hoxhar and ended in the Adriatic Sea;
- not allowing and prohibiting and punishing entities or individuals, for dumping of hydrocarbons and urban waste in water basins;
- cleaning and rehabilitation of the river Gjanica, which has already been completed, as well as the cleaning of the collector Roskovec-Hoxharë a few years ago, respectively by the municipality of Fier and the Regional Water and Drainage Board of Fier;
- cleaning of urban waste in the mouth of river discharges through the equipments of the Fier Regional Water Board;
- cleaning of the coastline by the municipalities and their respective Administrative Units with seasonal commitments such as through state structures, from voluntary contributions, from the company "A.", "B.P", "A.", "A." and civil society;
- placement of metal barriers in the river Gjanica and the collector Roskovec-Hoxharë, for the reception and cleaning of incoming waste, before they end in the sea;
- continuous monitoring, control and reporting to the prefect, by law enforcement agencies such as Environment Regional Agency and SIEFWT, Local Police and Border Police etc.

Vlora Prefecture: according to the information on the coast of Vlora, a risky and problematic area is the beach area of Zvërnec, due to its proximity to the Petrolifera area, a place of fuel storage, which in some cases has brought the phenomenon of marine pollution, but which have been eliminated by its own staff as they are equipped with all equipments for marine cleaning at the same time for one case are fined 1 (one) million ALL and return to the identity of the area.

Regarding marine pollution from urban pollution, the pollution of the coast from tourist activities during the tourist season with plastic waste, as well as the pollution of rivers with plastic and hospital waste continue to be a worrying problem. This issue has remained the responsibility of the State Inspectorate of Environment, Forests, Water and Tourism (SIEFWT), outside the plans of emergency measures, in implementation of laws and bylaws in force related to environmental protection. Since the pollution of the sea and rivers from urban waste and industrial discharge waters are not included in the plan of emergency measures, the instrument we have used to influence the improvement of the situation is communication with the environmental inspectorate, to promote inspections, and cleaning actions that take place before the tourist season. Also, inter-institutional cleaning actions are carried out every year, but that is not enough to have a solution for the pollution of rivers from various wastes.

- ✚ The data show that the prefectures have not conducted questionnaires with the citizen, private entities, etc., in obtaining opinions on the quality of service provided by state structures on how to manage, cope with and eliminate emergencies and questionnaires with the citizen, private entities for pollution and purity of marine waters.
- ✚ Questions to the prefectures on what you think is the perspective of the development of the administration of the emergency and civil protection system and what do you think should be changed, now and in the future, in improving the purity and quality of marine waters and in the

management of cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances in order to protect the environment, protect human health, develop economic activities, develop water sports, tourism and biodiversity conservation, they respond as follows:

Shkodra Prefecture, gives these opinions for improvement as: the structure of CG at the level of Prefecture should be completed with structure, up to the level of Directorate, including in its structure:

- pollution engineers specialists,
- hydrological engineer,
- electronic engineer,
- military for planning.
- military for operational organization,
- center of monitoring and field and objects inspection (4-5 specialists)
- training center (2-3 specialists)
- according to the Municipality of Shkodra, special state structures should be created for the administration and monitoring of water activity near the coastlines. This structure must have the necessary specialists for the identification and immediate intervention of the problems that appear.

Lezha Prefecture, gives these opinions for improvement as

- The National Civil Protection Agency, to be a structure depended to the Prime Minister, (today more importance is given to ZOS (information office), than NACP (structure for planning, coping and management of situations from natural and human disasters), so these structures must be made 1 (one);
- Construction of the structure of Civil Protection at the county level, where to be included:
 - head of the structure;
 - responsible for planning and training;
 - responsible for managing situations, including cooperation with the ERAy, police and MZSH;
 - specialist;
 - driver.
- special budget for Civil Protection (within the budget of the Institution of the Regional Prefect), for immediate intervention in the first phase of the emergency situation as well as for the training of civil protection structures at the county level, of volunteers, etc.;
- working conditions to be more appropriate, specifically to have:
 - office or operating room, for receiving, processing and sending information, as well as conducting operations in case of emergency situations;
 - electronic institutional equipment for communication, information and monitoring of real-time situations at all levels, central and local;
 - vehicles for monitoring the situation on the ground and providing assistance at the scene;
 - special, distinctive uniforms for emergency personnel and volunteers.

Durrës Prefecture, gives these opinions for improvement as the structures that are responsible should be empowered with:

- vehicles,
- infrastructure,
- human resources and specialized capacities;
- financial resources in environmental protection which is missing;

- a special directorate should be created to summarize all the main actors working in this direction as this way these maritime emergencies can be better coped, eliminating responsibilities from one institution to another;
- radio equipment of all emergency structures in the circuit, enabling the absorption of information in real time.

Fier Prefecture, gives these opinions for improvement as:

- should look at the legal practices and those of organizing countries that have experience in this field or the practices of western countries similar to our country;
- environmental and marine experts should be consulted,
- for this purpose the relevant state inspectorate covering the field of environment and water is being reorganized.

Vlora Prefecture, gives these opinions for improvement as:

- Establishing the structure of Civil Protection at the county level, where to be included:
 - head of the structure;
 - responsible for planning and training;
 - responsible for managing situations, including cooperation with the ERAy, police and FPR;
 - specialist;
 - driver.
- special budget for Civil Protection (within the budget of the Institution of the Regional Prefect), for immediate intervention in the first phase of the emergency situation as well as for the training of civil protection structures at the county level, of volunteers, etc..;
- working conditions to be more appropriate, specifically to have:
 - office or operating room, for receiving, processing and sending information, as well as conducting operations in case of emergency situations;
 - electronic institutional equipment for communication, information and monitoring of real-time situations at all levels, central and local;
 - vehicles for monitoring the situation on the ground and providing assistance at the scene;
 - special, distinctive uniforms for emergency personnel and volunteers.

- ❖ **level 1** covers the preparation and response to a small contamination inside or near a port or individual equipment and that can be afforded with their resources. (where for the purpose of emergency response, which exercises direction through an operation center are, operators and managers of a marine installation, ports or port authorities, General Maritime Directorate;

In these cases operators and managers of all coastal installations, including ports, shipyards, fuel transfer points, offshore platforms (including equipment and platforms), pipelines and boats from which any fuel spills may occur or hazardous and toxic substances in the marine environment, are responsible (themselves or the tenants) for preparing local emergency plans and for maintaining sufficient response capacity for the initial response to the incident of contamination that may occur on their equipment. In particular, the port manager or relevant port authority is responsible for the preparation and response activities on the port . IMOC in consultation with the ERA and the relevant Naval Force, must determine the exact area of responsibility of any naval vessel or platform.

The operator / manager of each port or port authority, equipment on shore or offshore installation shall appoint from its staff a person responsible for activities related to preparation and response,

and in particular for the implementation of the local level 1 emergency plan. This person is designated as the "incident controller". The ERA and the General Maritime Directorate are responsible for monitoring the response operations carried out during level 1 operations. The level 1 emergency plan is activated by the incident controller of the port, port authority, marine equipment and on shore in those areas of responsibility where the pollution incident occurred. The General Maritime Directorate and the relevant port captaincies must ensure that all ships entering the territorial sea of the Republic of Albania, inland waters, ports, terminals, marine installations, as required by the regulations of the International Maritime Organization, have a plan Emergency onboard Marine Pollution (SOPEP). In the event of a possible leak from a vessel, the ship's captain shall be responsible for alerting the coastal authorities and ensuring the immediate commencement of efforts to control the leak. Depending on the circumstances and resources available, the captain may order the start of the response operation.

From the audit and obtaining opinions through questionnaires by specialists in the General Directorate of Maritime Durrës, Directorates of Ports Lezha, Vlora and Saranda for emergencies, environmental protection and the marine environment protection from pollution mainly from oil or hazardous substances results as follow:

General Maritime Directorate in response to the questionnaire addressed to marine pollution as:

- for the development history of your institution and the four ports Shengjin, Durrës, Vlora and Saranda depending on your port and sea protection system from pollution, spills of various wastes from ships, spills of oil or hazardous substances or pollution of in case of disasters or accidents, the way of creation, organization, operation, management, equipment and tools, legal basis, directions and programs offered, etc., in order to protect the environment, protect biodiversity, habitats, fauna and wild flora , expressed that: The Port Captaincies, under the General Maritime Directorate, exercise their function and have in their jurisdiction the respective ports and ranks, according to law no. 9251, dated 08.07.2004 "Albanian Maritime Code as amended", Article 9, point (b);
- if there is a strategy for protection of the sea from pollution where the objectives are defined, directions, policies, in accordance with the directions and strategy of the Government, while expressing that, in relation to the response to marine pollution, it has been released:
 - o DCM no. 480, dated 05.07.2012 "On the approval of the national emergency plan, on the response to marine pollution in the Republic of Albania also,
 - o DCM no.1104, dated 28.12.2015 On the approval of the requests for prevention of waste discharge, created by ships and cargo surpluses, at sea.
- if the General Maritime Directorate has emergency plans for the response to accidental marine pollution from oil, hazardous substances or from the dumping of various wastes, it again refers to the emergency plan for the response to pollution, DCM no. 480, dated 25.07.2012 "On the approval of the national emergency plan, on the response to marine pollution in the Republic of Albania;
- does the General Maritime Directorate know if the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda and the private terminal ports Port of Vlora 1, Porto Romano, Port of ERAO oil have a person responsible for the activities related to the preparation, response, and in particular for the implementation of the plan of emergency in case of any spill of fuel or hazardous substance in their marine environment for this it is stated that the General Maritime Directorate has Emergency Plans for Response to Marine Pollution for the Ports of Shengjin, Durres, Vlora and Saranda as well as private terminal ports Port Vlora 1, Porto Romano for which it provides detailed information with persons and their contacts;

- if there is a General Maritime Directorate, identified areas with high risk of accidents with marine pollution, for this it is stated that based on DCM no. 480, dated 25.07.2012, IOMC, is responsible for ensuring this risk assessment, and the assessment of the sensitivity of the coastal area, which is prepared in cooperation with the competent national administration for environmental and nature protection, the ministry responsible for hydrocarbons, as well as relevant national institutions.
- if they are identified by the General Maritime Directorate, cases of accidental incidents that have caused or endangered to cause pollution of the sea and the coast in our country by oil or hazardous substances, for this provides the following data as the General Directorate Marine, through its structures has identified all cases of incidents and accidents resulting in pollution of the marine environment in radars and ports. Since the period of operation of the DPD, three incidents have been identified with consequent pollution of the marine environment which are :
 1. *The incident occurred in the port of Durrës on 21.10.2016 by the container ship "T. F. F", which caused pollution in the port during the operation of unloading oily waste at the Company "P.D". The marine environment was cleaned by this company, according to the obligations of the contract it had with the seaport. The cleaning costs were paid by the ship insurance;*
 2. *The incident that occurred in the port of PIA Vlora on 22.05.2016 from the tanker "H. I. K ". This vessel during the discharge of fuel in the terminal pipes caused pollution of the port as a result of the rupture of one of the discharge pipes. The cleaning of the marine environment was done by Petrolifera itself through its facilities;*
 3. *Incident occurred in the port of Durres on 24.12.2015 by the passenger ship "Bridge". This ship caused pollution of the port of Durrës as a result of overfilling of oil waste depots. The marine environment was cleaned by this company "P. D", according to the obligations of the contract it had with the seaport.*

With the measures taken by the DPD and the Captaincy of the Port of Durres and Vlora for the above cases, in addition to organizing work and setting up investigative commissions under the Code of Maritime Investigations, did not allow ships to leave the port without first guaranteeing the financial guarantee used from cleaning companies for cleaning the marine environment.

 4. *No data are provided for the latest pollution in Porto Romano ascertained by the media which was reflected from the beginning of the material.*
- are identified by the General Maritime Directorate, intentional cases that have caused pollution of the sea and the coast in our country by the dumping of various wastes from ships that pass into our marine waters or that anchor in our ports or fleet ships our naval or fishing boats anchored in the port, for this it is stated that the General Maritime Directorate is part and has full access to the satellite system for the observation and monitoring of the Albanian marine environment "CleanSeaNet". This system continuously informs by e-mail whether various ships can cause pollution in the waters of the Republic of Albania during their peaceful passage. The practice followed in these cases is the inspection of suspected ships by the Portal State Control Sector at the DPD.
- if the General Maritime Directorate has prepared reports for the Ministry of Infrastructure and Energy on the state of preparation for the response to a marine pollution in cases of accidents from oil spills, hazardous substances or spills from various waste vessels, it states that Based on the DCM no.480, dated 25.07.2012 "On the approval of the national emergency plan, for the response to marine pollution in the Republic of Albania, the General Maritime Directorate has a monitoring and cooperative role with other institutions

that exercise their function in the field of maritime and non-responsive role, which we think does not exclude the DPD from drafting information reports for superior instances;

- if there is a General Maritime Directorate, data exchanges and notifications from the authorities of the homologous countries which are washed by the Ionian and Adriatic Seas for cases ascertained by them of vessels which have polluted or are in danger of polluting the marine waters by dumping waste or oil spills or hazardous substances, for this information is given, where are two cases for which the following has been done: *Based on DCM no. 480, dated 25.07.2012 "On the approval of the national emergency plan, for the response to marine pollution in the Republic of Albania, the General Maritime Directorate has a monitoring and cooperative role with other institutions that exercise their function in the field of maritime.*

We have two cases of suspected pollution from SAR - Rome (Italy), information forwarded via e-mail IMOC to carry out further verification of the event, specifically:

1- Based on the notification e-mail dated 04.06.2019, from the OCT of the Captaincy at IMOC, sent to the Director of the General Directorate of Maritime on "Further verification of a verified pollution, suspected by the Italian Sari of Rome that was carried out by ship with this data:

M/V "B."

IMO: 9012989

MMSI: 201100149

Call Sign: ZADP8

Flag: Albania [AL]

AIS Vessel Type: Cargo

Gross Tonnage: 1999 t

Deadweight: 3015 t

Length Overall x Breadth Extreme: 82.2m x 12.5m

Year Built: 1991

The investigation report was compiled with no. 1569 prot., Dated 05.06.2019.

(no data is provided on what was found through this report)

2- Based on the MEMO dated 02.08.2019, by Mr. E.T., Head of the Coordination Sector, Port Authority (GDC) at IOMC, sent to the Director of the General Directorate of Maritime on : "Further verification of a suspected contamination by the SAR, Rome, Italy, that was carried out by the vessel with these data:

M/V "R."

IMO: 8611192

MMSI: 201100124

Call Sign: ZAD N3

Flag: Albania [AL]

AIS Vessel Type: Cargo

Gross Tonnage: 1984 t

Deadweight: 3223 t

Length Overall x Breadth Extreme: 89.32m x 12.5m

Year Built: 1989

The investigation report was compiled with no. 1997/1 prot., Dated 05.08.2019.

(no data is provided on what was found through this report)

- exists in the General Maritime Directorate, a plan to enable and ensure the compensation of damage from pollution, therefore it is stated that the compensation of damage from pollution is carried out on the principle "polluter pays". Therefore, in case of pollution from ships, the DPD takes all measures to prevent the departure of polluting ships without first securing the

- financial guarantee from the insurance of ships, which will be used to clean the marine environment; (for this no more detailed information is given in concrete cases)
- has imposed sanctions on the General Maritime Directorate, on polluters of the marine environment as a result of the dumping of various wastes or the dumping of oil or hazardous substances for this it results:
 - 1- *In the port of Durrës, after the denunciation by the passengers at the structures of DPD, with Order no. 491/1, dated 24.12.2015, the working group was set up for the verification of marine pollution in the aquarium of the port of Durrës by the passenger ship F / B "B". The working group exercised detailed control and ascertained the deliberate commissioning of the pollution by the crew. For this reason, two penalties were imposed by the DPD;*
 - 2- *In the port of Vlora on 06.04.2020 based on the inspection act on 20.02.2020 on board of the passenger ship ST.DAMIAN for mixing and non-declaration of solid waste according to the waste management plan on board in accordance with annex 5 of Marpol convention.*
 - has data analysis reports General Maritime Directorate for Ports Durrës Shengjin, Vlora and Saranda and private terminal ports Port Vlora 1, Porto Romano, Port of ERAO oil on the condition and capacities of initial response equipment to pollution incidents that may occur in their equipment installed on the shore, in ports, shipyards, fuel transfer points, marine platforms, pipeline lines from which any spillage of fuel or hazardous substance may occur in their marine environment, for which this is given information: based on DCM no. 480, dated 25.07.2012 "For the approval of the national emergency plan, for the response to marine pollution in the Republic of Albania, all equipment distributed to the local industry and the authorities of the area (region), are the property of IMOC as part of a inventory of equipment for the national response to fuel leaks. IMOC maintains a database of all national response equipment to marine oil pollution, including stockpiles of chemical distributors. All response equipment is maintained in compliance with the standards specified in the maintenance plans made by IMOC to ensure readiness, availability and safety;
 - General Maritime Directorate doesn't have data on the exact area of responsibility for all installations on shore, including ports, shipyards, fuel transfer sites, marine platforms, equipment, pipelines, from which can be spills of fuels or hazardous substances into the marine environment, for which no explanation is given;
 - The General Maritime Directorate has no monitoring reports for the organization of response operations in case of any spill of fuel or hazardous substances in the marine environment, because no explanation is given for this;
 - the General Maritime Directorate has established a database for all national response equipment to marine oil pollution, which will be maintained to ensure readiness, availability and safety, for which it clarifies that *IMOC maintains a database of all national marine oil pollution response equipment, including chemical hub reserves, because port emergency plans are also approved by IMOC;*
 - has the General Maritime Directorate, the procedures for transport, delivery, treatment and dumping of fuel, waste and fuel materials as well as approved dumping sites in case of pollution with oil or hazardous substances, for this clarifies that *According to DCM no. 371, dated 11.6.2014 "On the approval of the rules for the delivery of hazardous waste and the document of their delivery" Transporter and recipient of hazardous waste are persons, natural or legal, provided with the environmental permit according to field III.1 , of the appendix to law no. 10081, dated 23.2.2009, "On licenses, authorizations and permits in the Republic of Albania", and with license III.2.B, of field III of decision no. 538, dated*

26.5.2009, of the Council of Ministers, "On licenses and permits treated by/or through the National Licensing Center (NLC) and some other common bylaws".

Based on:

- Law no. 9428, dated 13.10.2005 On the accession of the Republic of Albania to the International Maritime Convention "On the establishment of facilities for international maritime traffic, (FAL), London 1965",
 - DCM (Decision of Council of Ministers) no. 892, dated 21.12.2011 On the approval of the regulation "On the formalities of ships operating in the seaports of the Republic of Albania",
 - FAL Cooperation Agreement with firms. no. prot.188 dated 21.02.2012, as the only procedure followed by the GDC through its structures of port capitenary, is the declaration of waste generated by the board of ships polluting the ports of the Republic of Albania.
 - Mainly;
 - Preliminary declaration of waste held on board when the ship departs from the port of departure;
 - Updated declaration of waste held on board by the arriving ship;
 - Copy of the ship insurance in case of pollution;
 - Copy of certificates of the last unloading of the ship in the previous ports;
 - Port facilities are informed for the withdrawal of waste from ships;
 - Before the departure of the ship from the port, the captain of the ship declares the amount of waste delivered to these facilities and those kept on board;
- exercises have been practiced by the General Maritime Directorate, regarding the respons to accidents or maritime catastrophes from marine pollution because of oil or hazardous substances. In such case it results as follows: in cooperation with IMOC GDC has conducted 2 trainings by training inspectors of Durrës captaincies, Vlora, Saranda and Shengjin for 2019. On January 22, 2019, in the hall of the hotel Royal-G Durrës was held a training on the prevention and management of marine pollution, which was performed in the framework of the project "Management of marine pollution and to increase security at sea and in ports in accordance with EU law and maritime policies, funded by the Croatian government as a bilateral project between the Republic of Albania and the Republic of Croatia, implemented by UNDP. This simulation exercise was organized by the Croatian Research and Training Center for Response and Prevention of Marine Pollution ATRAC and UNDP, with the participation of representatives and specialists of our institutions state and private, whose activity and role is directly related to maritime security, especially: specialists of the Ministry of Energy and Infrastructure, responsible specialists from the Durrës Port Authority, ports of Lezha, Vlora, Saranda, Shengjin, Petrolifera Vlora, Porto Romano, IMOC , General Maritime Directorate, emergency sectors in the Prefectures of Shkodra, Lezha, Durres, Tirana, Vlora and Fier, mainly coastal areas, marine environment specialists in ports and the Naval Force Command, etc. The event was also attended by representatives of the Embassy of the Republic of Croatia in our country. For 2020 the trainings have been postponed due to the blocking of activities as a result of the COVID-19 pandemic;
- the General Maritime Directorate owns its budgetary means to enable, and plan the financing of activities such as;
- purchase, construction and maintenance of specialized equipment for pollution response;
 - costs for a part of the maintenance of specialized equipment for response to pollution managed by third parties;
 - costs regarding to administrative actions and providing logistical support to the management team of incidents;

- costs related to taking response measures, when the polluter has not been identified;
 - costs on reaction measures, when the polluter is not able to cover the costs of the reaction;
 - costs of risk assessment and preparation of maps;
 - costs for the preparation of the supporting tools for the implementation of the plan;
 - etc.

There is no answer for the above specified points, that means that there is no sufficient budgetary means for the General Maritime Directorate, to enable the planning and financing of the activities;

- what is the perspective of development of the administration for the protection system of the marine environment and ports, in case of pollution of the sea by oil or hazardous waste or dumping of various waste from ships. Related to this GDC proposes the following suggestions: *Bearing in mind the considerable Albanian maritime space, we think that the management system and response actions for the prevention, non-escalation and facing of emergency situations in cases of accidents and incidents of maritime vessels with consequent pollution of the marine environment from oily waste and hazardous substances, should be combined. Combined system means the response to marine pollution not only by marine means but also by intended aircraft for the detection and elimination of oily pollution. This practice is also followed by neighboring countries with our country.*

- What is thought to be changed, now and in the future, regarding the improvement of marine environmental protection system of ports in case of sea pollution from oil or hazardous waste or dumping of various waste from ships, GDC proposes the following suggestions: *There are two main factors in preventing, not escalating and facing the emergency situations in cases of accidents and incidents of maritime vessels resulting in pollution of the marine environment from oily waste and hazardous substances:*

1. *Supplying of Responsible Institutions with all necessary and indispensable equipment to marine pollution according to the risk assessment depending on the different situations and the degree of emergency by keeping them on full alert;*
2. *Continuous theoretical and practical training of pollution response personnel and management staff, in order to update knowledge and responsibilities according to the respective roles.*

The background of development of the four ports of Shengjin, Durrës, Vlora and Saranda considering their location and spaces, and port and sea protection system from pollution, spills of various wastes from ships, spills of oil or hazardous substances or immediate pollution in cases of disasters or accidents, it is important the organization, operation, management, equipment and tools, legal basis, directions and programs offered, etc., in order to protect the environment, protect biodiversity, habitats, fauna and wild flora.

Port of Shengjin, is known as a residential center since before the new era and in antiquity, the city was called by the Hellenic name "Nymph", Shëngjin, as the city is considered to have been founded about 2400 years ago by the Hellenic settlers. In the early Middle Ages, Shengjin was called Medua. The city bears its name today, from the Church of St. John located on Mount Shengjin above the city. From 1880 onwards, the steamers of Austrian, Italian societies, Ulcinj, came regularly to the port of Shengjin. From the 30s, of the 20th century and especially after the liberation of the country, Shengjini has received greater development, especially after the construction of the seaport. Noli's government after the June 1924 revolution, officially named the city of Shengjin "Wilson City" in honor of US President Thomas Wilson. Technical data and processing capacities of Shengjin Port are as follows:

- Total area 3.75 ha;
- Surface of the water basin 3.5 ha;
- The port has an entrance channel with a length of 300 m and a width of 80 m;

- o After the deepening process of the newly completed port basin, the total depth reaches 7 m;
- o The current port capacity for processing ships is 1,500-2,000 tons / day (concretely the amount of 350,000 tons of cargo processed per year has been reached);
- o Boats up to 120 m long can be easily processed;
- o The maximum processing capacity for ships is 5,000 tons, but always depending on the typology of the ship;
- o The way of loading is done with "grift" crane, and currently 2 cranes are available;
- o There are 3 existing piers;
- o There is a fort with European standards with a length of 105 m and a width of 65 m;
- o We do not have a protection system in terms of marine pollution.

JSC Seaport Shengjin has drafted the Response Plan to marine pollution from hydrocarbons - first degree.

Port of Durrës, the city has a 3,000-year history and the life of the city for centuries is closely related to the port built near it. Recent underwater archaeological discoveries have proven the importance of the port in the Mediterranean maritime space. Relics of ancient ships, ceramic vessels and anchors of ships, dating to different periods, up to 2,500 years have recently been discovered near Durrës, clarifying the economic vectors of maritime trade exchanges between the city and the ports of the region in antiquity and the Middle Ages. Durrës reached a very important dimension in the 2nd century A.D, when the road "Egnatia" was built, which united the cities of the Roman Empire with its colonies to Constantinople (modern Istanbul). "Egnatia" Road, which started from Durrës, turned the city into the most important harbor on the eastern Mediterranean coast.

The city and the port by it, continue to preserve their importance even in the early medieval period, and also after the creation of the state of Arbër. After the Ottoman occupation, at the beginning of the 20th century, the port of Durrës gradually regained its economic size, due to the settlement of Ulcinj sailors, in the city who moved from Ulcinj to the ports of Albania.

After the 1950s the seaport experienced a rapid development. Merchant fleet ships sailing from Durrës to the ports of the Indian and Atlantic Oceans transported various processed goods to the port.

Even today the port has become a free gateway for peaceful communication, aiming to connect the Balkan countries with the countries of the European Union. There has been significant progress, both in infrastructure and technology, also gaining the status of Port Authority, as quite a few ports of EU countries.

Position

- o *The city of Durrës is positioned in the northern part of the bay of the same name (latitude 41 ° 19 ' north, and longitude 19 ° 27 'east).*
- o *It is located on the Adriatic coast, south of the city, and in the northern part of the Gulf of Durres.*
- o *This sea bay is about 18 km long from north to south. To the west of the waterline the depth is more than 10 m.*
- o *Durrës Bay is well protected from north-west winds by the cape of Durrës, and from the cape of Lagji from south-east winds.*
- o *The port is also protected from east and west by breakwaters built years ago.*
- o *Durrës Bay provides a safe mooring for ships waiting to be processed at the port.*

Port of Vlora, Vlora lies in the southern part of Albania and is washed by the Adriatic Sea and the Ionian Sea. It is a major industrial, commercial and transportation center. It is connected to other centers of Albania, serving to the transport of goods and passengers.

The Port of Vlora is the second port of Albania after the Port of Durres in terms of size and capacity. It is the largest port in the south and serves to all the southern centers of the country and

in many cases to the transit cargo in the depths of the Balkans, Kosovo, northern Macedonia, etc.

The Seaport Company of Vlora exercises its economic-administrative activity as a joint stock company with the sole owner, the state. The port of Vlora is built in the bay of Vlora and has a total area of 5.3 ha, with an aquarium of 5 ha. It is an open port with 2 main piers where merchant ships and ferries are processed. A safe anchorage and a place that protects the ships can be provided outside the coordinate system due to the geographical position of the Bay of Vlora. There are no water currents, no tides or strong ebbs that can affect navigation.

The Port of Vlora extends its processing activity to 2 piers:

- **Eastern Quay**, only merchant ships are processed. It has a length of 339 m and ships weighing up to 6,000 tons and depth 10.5 m can be processed;

- **The Western Quay**, until a few years ago commercial ships and ferries were processed and there were installed 2 port cranes with a capacity of 5 tons each., Today it functions only as a quay for ferries., It has a length of 322 m, where 3 ferries can be processed . The water supply of ships can also be carried out in this pier.

The total improvement of the infrastructure envisages the expansion and reconstruction of the piers as well as the construction of the ferry terminal, which was the first phase of investments and which will continue with larger investments. The second phase of development is the expansion and construction of protective barriers, to make the Port of Vlora maneuverable at any time.

Total Port Area 5.3 Ha;

- o Aquarium surface 5 Ha;

- o Depth min. of port 4.6 m;

- o Depth max. of port 11 m;

- o The length of the eastern pier (cargo) is 339 m;

- o The length of the western pier (ferries) is 322 m;

there are 2 passenger vans in service in the passenger terminal.

The number of ferry processing positions is 2. In Vlora Seaport, the influx of ships processing is low. Two ferries are processed here, some tourist ships, only in the summer period and some ships with cement, while the processing of hydrocarbons is not allowed as this is done at Petrolifera. As a result, the level of risk for marine pollution from hydrocarbons and other substances is low.

IMOC is responsible for protecting the sea from pollution, spills of various waste from ships, spill of oil, hazardous materials in case of disasters or accidents. The monitoring of the aquarium in cases of spillage of fuel or hazardous substances is the responsibility of the environment personel, which in cooperation with the Port Authority notify the relevant structures for the response to pollution. So far no cases of accidental incidents have been identified that have caused or endangered to cause sea pollution.

Saranda Port is an open international port and divided into two quays, of the City Port where line ships and ferries are processed and the Port of Limjon where cargo ships and the supply of yachts with fuel are processed. An anchorage and a place that protects ships can be provided out of the in-line coordinate system, due to the geographical position of the Port of Saranda. The assets of the Port of Saranda consist of:

1. Ro-Ro ferry quay, for line ferries, is used for anchoring Saranda-Corfu passengers ferries and vice versa. The quay is 50 m long and 3.5 m deep. Currently this quay requires a general reconstruction, as over the years it has been depreciated so not being suitable either aesthetically or in terms of processing capacity. "Seaport" JSC Saranda has also been provided with a preventive project for its reconstruction and we are looking for funds;
2. Tourists (Cruise) ferry quay, with a length of 180 m and a depth of 9 m is used for anchoring cruise ships, with a length of 100 -200 m It is a new investment, that has increased both the performance and processing capabilities of port. The documentation for the mortgage of these assets is momentarily being completed. During 2020, it will be possible

to increase the accommodation facilities in this pier, increasing the quality of service. Between the two main quay, there is the "aquarium", which currently processes yachts, sailboats, speedboats, etc. The processing of these floats is difficult because the depth of this aquarium is not at the right level. Investments are required even here, as well as at the Ro-Ro quays, for the improvement of the external infrastructure, as well as the depth in the basin.

Port of Limion, this port is used for the processing of goods. To perform this service, the company has in administration the necessary assets and the quay for processing goods of 75 m length and of 5.5 m depth. It is built in recent years in the new Port of Limjon, however in future, it is necessary to make other investments mainly to preserve the current processing capacity from sea erosion but also to increase the space, as $\frac{1}{2}$ of the surface of the port of Limjon is not usable and the total infrastructure improvement envisages the expansion and reconstruction of the quays.

In Saranda Seaport, ship processing flow is low. Two ferries are processed here, some tourist ships, only in the summer period and some ships with cement. The processing of hydrocarbons is not allowed as this is performed at Petrolifera. As a result of this, the level of risk for marine pollution from hydrocarbons and other substances is low.

IMOC is responsible for protecting the sea from pollution, spills of various wastes from ships, oil spills, hazardous materials in case of disasters or accidents. The monitoring of the aquarium, in cases of spillage of fuel or hazardous substances is the responsibility of the environment staff, that in cooperation with the Port Authority notify the relevant structures for the response to pollution. So far no cases of accidental incidents have been identified that have caused or endangered to cause sea pollution.

- ✚ The Directorates of Shengjin, Durrës, Vlora and Saranda Ports admitted the fact that there is no strategy for the protection of the sea from pollution, so lacking of the defined objectives, directions, policies in accordance with the directions and strategy of the Government;
- ✚ The ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda have emergency plans for the response to accidental marine pollution from oil, hazardous substances or from the dumping of various first-degree waste in which details and responsible persons are identified, in cases of accidents. Port of Durres makes an exception, as it has a service contract for maintenance and cleaning of the aquarium from solid and oil y waste, Contract no. 3595, dated 24.10.2019 "APD aquarium cleaning service". In this contract, the daily cleaning of solid and oily waste in the port aquarium is foreseen, as well as the facing with emergencies with hydrocarbon pollution. Since 2011 this service in the Port of Durres is performed by private companies;
- ✚ If the ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda have identified areas with a high risk of accidents with marine pollution, it results that the four ports do not process ships that transport fuel here, including the port of Durrës, so the most likely risk considering the type of activity is during any ship collision accident or bad weather which can cause these problems;
- ✚ The cases of accidental incidents that have caused or endangered to cause sea and coastal pollution in our country from oil or hazardous substances, are evidenced by the Ports of Durrës Shengjin, Vlora and Saranda. The data show that only in the Port of Durres there were two incidents in 2018, one from the drowning of the fishing boat "KLODI" and the other in 2019 in the old fishing. There have been taken measures to eliminate them;
- ✚ In case, the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda have drafted reports for the General Maritime Directorate or the Ministry of Infrastructure and Energy, on the situation of the response to a marine pollution on accidents from oil spills, hazardous substances or spills from various waste vessels it results that they have not compiled such reports, except for the emergency plan for oil pollution which idelivered to IMOC, as well as the General Emergency Plan sent to the Ministry of Infrastructure and Energy. These plans are sent

annually to these institutions;

- ✚ The ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda have imposed sanctions against marine environmental pollutants as a result of the dumping of various wastes or the dumping of oil or hazardous substances. It results that there are no cases of impositions of fines and the arguments provided by Durrës Port are that in general the identification of the polluter is difficult. For this reason we remain at the cleaning of the polluted area performed by the port, implementing the service contract;
- ✚ The Ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda have enabled to ensure a minimum level of pre-existence of appropriate types of tools/equipment to be used during the response to marine pollution with oil or hazardous substances in order to immediately minimize pollution. According to the answers, it turns out that only the Port of Durrës has the means of the cleaning company and of its own, specifically:

Assets of the private operator "Pastrimi Detar / Marine Cleaning" sh.a, located near the former fishing in the Port of Durres

- *Cleaning vessel for solid waste, capacity 20 m3, power 160 KW – 2 pieces*
- *Tank trucks for liquid waste, with a capacity of 20 m3, power 250 KW – 1 piece*
- *Liquid waste tankers, with a capacity of 400 tons, power 250 KW - piece 1*
- *Dispersers*
- *Absorbents*
- *Perimeter bumper*

Assets of the Port Authority, located near quay 0 in the Port of Durres

- *Sea boat with power 90 kf*
- *Bumper (perimeter) for insulation of the contaminated area with oil spill - 300 m*
- *Oil skimmer for water-oil separation - piece 1*
- *Generators - piece 2*
- *Drum for winding and unwinding the boomer - piece 1*
- ✚ The Ports of Durrës Shengjin, Vlora and Saranda practice exercises for responding to accidents or maritime catastrophes from marine pollution from oil or hazardous substance. The data show that there have not been performed exercises, except for the data provided by the Port of Durrës, related to exercises practiced by the cleaning private company;
- ✚ The Ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda have designated the places where in special circumstances, a damaged ship should be directed to a shelter, considering it as an action with priority to prevent or reduce the effects of a fuel spills or hazardous waste. The data show that in such cases, the vessel is sent to the area near the former shipyard in the Port of Durrës;
- ✚ The Ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda have their budgetary means to enable, plan and finance activities such as:
 - ✓ purchase, construction and service equipments for pollution response;
 - ✓ costs for a part of the maintenance of specialized equipment for response to pollution managed by third parties;
 - ✓ costs related to administrative actions and providing logistical support to the incident management team;
 - ✓ costs related to taking response measures, when the polluter has not been identified;
 - ✓ costs related to the undertaking of reaction measures, when the polluter is not able to cover the costs of the reaction;
 - ✓ costs of risk assessment and preparation of sensitivity maps;
 - ✓ costs for the preparation of support tools for the implementation of the plan;
 - etc.

Based on the data, it results that only the Port of Durrës, every year, in its annual fund foresees a

value of 5 000 000 lekë defined as emergency fund, which includes all types of emergencies, including environmental ones. But it should be noted that the Durrës Port Authority, having service contracts for both land and sea cleaning, has more control over the maintenance, cleaning and coping with cases of pollution both on land and at sea;

✚ What is the perspective of the development of management of the protection system of the marine environment and ports in case of pollution of the sea by oil or hazardous waste or dumping of various waste from ships and what do you think should be changed, now and in the future, in improving the marine environmental protection system of ports in case of pollution of the sea by oil or hazardous waste or dumping of various wastes from ships. Based on the presented data, it results that the following requirements should be realized by all ports:

- ✓ Strengthen the material basis for pollution response and provide training;
- ✓ implementation of legislation, updating the latest in the field of marine pollution management,
- ✓ participation in regional projects and not only for the management of such situations;
- ✓ cleaning in case of pollution to be performed by specialized centers.

Shortcomings

Despite the work done by all institutions in environmental protection, especially in case of pollution of the sea by oil or hazardous waste, there are shortcomings:

- ✖ most of the many phenomena observed in the marine and coastal area remain at the level of findings as quantitative estimates of the degree of pollution in the coastal area are difficult to carry out;
- ✖ The monitoring of environmental elements is not completed both in parameters and in space and time, as a result of financial constraints faced by institutions;
- ✖ In the case of notifications from neighboring countries, it results that the measures for their elimination have been taken by the same countries that notified;
- ✖ Marine pollution has been present from year to year because of the following reasons:
 - evasion from port tax obligations or other legal obligations;
 - non-recognition of the legal basis by entities performing various activities at sea;
 - disobedience of fishing gear drivers to law enforcement authorities,
 - economic reasons, etc .;
 - estuaries (river streams);
 - entities close to coastal areas, such as hotels, coastal tourist areas, etc .;
 - fishing gear, tourist, sports, etc., that perform their activity at sea not in compliance with international law or conventions;
 - old age of fishing vessels (their depreciation);
 - ships leaving for sailing without performing technical controls, risking drowning / accidents or various incidents;
- ✖ weaknesses of law enforcement structures to operate in the maritime space such as:
 - lack of a national marine pollution detection system or alternative pollution detection equipment;
 - sources of information come into operation way (due to the lack of a national pollution detection system);
 - lack of provision of prompt and timely actions to control and stop fuel leaks and the release of hazardous chemical substances;
 - not receiving information in time and the inability to be present in a 24-hour service, with our means, alongside the entire Albanian maritime space, as an alternative form for detecting pollution in real time;

- lack of administrative measures against all entities that violate the law of marine pollution leading to an increasing tendency to repeat illegal activity;
 - difficulty in detecting the causes of pollution as there are no laboratories according to European standards;
 - possible defects in hydrocarbon ports;
 - Lack of equipment and materials for responding to marine pollution at levels III
 - vessels with small operational capacities as well as the existence of only two marine vessels used to protect the marine environment from pollution, for going to the place of pollution;
 - Permanent absence of the National Environmental Coordinator with daily presence in IMOC, to monitor all issues related to marine pollution;
 - inaccurate completion of the operational situation report or additional information for certain operational situations;
 - the scheme of responsibilities for responding to marine pollution accidents and an applicable operational organization, with representatives from all authorities and institutions involved, according to their separate areas of responsibility for each;
 - the way of coordination and the relevant reaction structures in the moments of accidents or catastrophes with marine pollution;
 - identification of areas with high risk of accidents with marine pollution;
 - identification through schemes areas with priority for protection and cleaning in case of accidents and maritime disasters; defining in coordination with all state institutions or private entities and non-governmental organizations, a national policy and strategy for responding to oil spills or hazardous and toxic substances from marine accidents or disasters;
 - ensuring a minimum level of pre-existence of appropriate types of tools / equipment to be used in response to marine pollution with oil or hazardous substances in order to guarantee immediate minimization of pollution as a result of marine accidents or disasters ;
 - the existence of plans to enable and ensure compensation for damage from pollution;
 - drafting plans, methodologies and curricula for the training of personnel involved in responding to accidents or catastrophes marine pollution with oil or hazardous substances;
 - conducting exercises for responding to marine accidents or catastrophes from marine pollution with oil or hazardous substances;
 - implementation of international agreements for cooperation and mutual assistance, that our country has with countries bordering the Ionian and Adriatic Seas in cases of accidents or maritime disasters from the spill of oil or hazardous substances;
 - etc.
-
- ✕ carrying out more verifications and controls by institutions, in the framework of the protection of the marine environment;
 - ✕ the intended equipment to be used during marine pollution response operations caused by state institutions and private entities of vehicles (marine, air, etc.);
 - ✕ setting up a database of all port response equipment to marine oil pollution, including stockpiles of chemical distributors and all response equipment;
 - ✕ in terms of improving and organizing periodical trainings and exercises at different levels, for the staff and specialists and their low number
 - ✕ the process of taking measures by the prefectures to protect the sea from pollution is getting to late;
 - ✕ prefectures have not enabled the process of reviewing emergency plans;
 - ✕ prefectures do not provide data on marine pollution from oil or hazardous waste and ways to intervene in these cases for contaminated areas at sea;

- ✖ the prefecture has no plan in its budget the necessary material and financial resources and reserves, in cases of emergencies and civil protection from disasters and in cases of pollution of the sea by oil or hazardous
- ✖ there is no necessary and trained personnel in the prefectures to carry out the organization, coordination of activity in cases of emergencies and civil protection and in cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances;
- ✖ there are no means, in the inventory of the prefectures to face the civil emergency cases, as well as the necessary means to cope at once in the case of emergency and also in case of fuel pollution or hazardous substances
- ✖ it results that there is sea pollution from urban waste, used water (sewage), oil and its by-products, hazardous waste, etc., as a result of their inflow from river waters;

Conclusions

- Environmental protection is about fulfillment and complementing the comprehensive strategic priorities for the protection of marine waters from pollution and pollutants, the conservation of marine natural flora and fauna and to help the sustainable development of management, administration, policy making, considering the population in marine areas as an important factor in the realization of the protection and development of this national natural wealth and involving them in decision-making and the drafting of integrated management plans for its protection. All these make it possible to promote sustainable development, especially of tourism, business, significantly increase the income of local residents, improve their quality of life and preserve marine waters as a legacy for generations;
- Engaging and coordinating the activity of state institutions will guarantee a healthy environment for citizens, protecting it from pollution and damage, from human activity and economic activities, treating it as added value and wealth for generating economic activities, especially tourism, as well as preserving it as a legacy for future generations;
- Sustainable use of the environment is a great potential for employment and its protection should be considered as a common task for all citizens, environmental organizations, civil society, media, school, scientists and private business sectors. Thanks to the geographical position and the variety of ecosystems, there are found about 30% of the European flora in our country. Pollution, illegal hunting and indiscriminate use of nature have caused great damage. Therefore, we should improve the situation by imposing strict measures for the protection of marine waters, from pollution, by strictly controlling hunting, etc. ;
- Monitoring of marine waters is very important to achieve the EU objectives in minimizing pollution caused from plastics, dumping of urban waste, oils and hydrocarbons, fishing waste, taking care for the conservation and development of tourist areas preservation of flora and fauna, etc., therefore all factors should be monitored and analyzed to enable:
 - To perform the evaluation of the exposure factors of pollution, in order to ensure the quality and protection of the marine environment from the negative effects of pollution;
 - identify areas with the highest risk of marine water pollution;
 - determine direct and indirect sources of pollution;
 - provide relevant recommendations for reducing pollution in the areas identified as such and avoiding maritime disasters;
 - create a database on the state of the environment at sea and monitored coastal areas for their comparison over the years;
 - to perform the scientific interpretation of the data collected from the monitoring to be used by the competent central and local decision-making authorities, for the good management of our marine waters and coastal areas with the aim of promoting the

development of business in sea waters, water and coastal tourism , protection of marine flora and fauna as key factors for the sustainable development of our country in the future;

- to suggest the completion of legislation in the field of water protection.
- State institutions should guarantee through their actions, a temporary and effective response at the national level towards incidents occurring at sea, which cause or may cause pollution of the marine environment by oil or other hERAFul and dangerous substances, that exceed the individual response capacity of ships, ports, oil terminals, shipyards, offshore platforms, and local or regional authorities.
- It is very important to hERAonize the activity of all actors and law enforcement structures through fast and timely actions, to control and stop the flow of fuels and the release of hazardous chemical substances into the sea, to;
 - define responsibilities and policies for responding to marine pollution accidents;
 - establish a viable operational organization, with representatives from all authorities and institutions involved, and establish their areas of responsibility;
 - establish the principles of direction and coordination and determine the relevant response structures;
 - identify high risk areas;
 - identify priority areas for protection and clearing;
 - define a national policy and strategy for responding to oil spills or hazardous and toxic substances;
 - ensure to a minimum level, the prior establishment of appropriate types of tools / equipment to be used in response to marine pollution in order to ensure proper implementation of the national respective policy and strategy for fuel leak;
 - enable guidance and ensure compensation for pollution damage;
 - determine national policies for the training of personnel involved in responding to marine pollution;
 - provide an appropriate level of preparation at the national level by conducting pollution response exercises;
 - to facilitate the implementation of international agreements for cooperation and mutual assistance to which Albania is a member.
- Cooperation between institutions is very important in case of an immediate spill of fuel or hazardous substances because it will make it possible to:
 - minimize, and if possible prevent further pollution from spills of fuel or hazardous and toxic substances into the sea;
 - take all necessary measures for the collection and cleaning of fuel or hazardous and toxic substances in accordance with the response plans;
 - take the necessary steps, including sampling, to identify the source of the spill;
 - prevent any further spills that may occur;
 - minimize, and if possible, prevent the spread of contaminants;
 - reduce any hERAFul effects from spillage;
 - protect endangered resources, areas and species;
 - monitor flow effects;
 - take into account the advice of appropriate and qualified experts;
 - clean and remove contamination;
 - organize waste collected appropriately;
 - enable the guarantee of health and security of the public, activists and any personnel involved in the response to the spill.

- Inter-institutional coordination structures have the duty of organizing, planning and directing maritime operations, throughout the maritime space, in cases of marine pollution, in accordance with domestic and international maritime legislation to coordinate:
 - Searching and rescuing operations and assistance at sea, prevention and protection of the marine environment from pollution;
 - ensuring efficient cooperation of all participating institutions;
 - providing all available resources, such as sea, air and land vehicles, systems, personnel, etc .;
 - preparation and necessary recommendations for professional training, qualifications and achievement of standards, required by all institutions involved in maritime operations.
- Lack of funds, assessment of the state of indicators, lack of human capacity, training, etc., are the main problem for the implementation of action plans, which are complex issues that can be resolved only through central and local institutional interaction, through improvement of interests and capacities within the framework of integration policies as an aspiring country for the EU. This requires:
 - improved horizontal and vertical communication coordination (eg intra-sector communication and cross-sectoral communication),
 - resolving the legislative issues and jurisdiction of structures (eg fully addressing to the structures that manage, protect, monitor and have access to the data system).

Recommendation

- ✓ The General Directorate of Maritime Affairs in cooperation with the Ports of Shengjin, Durrës, Vlora and Saranda, the Ministry of Infrastructure and Energy and IMOC should enable:
 - establishing of a national system for detecting marine pollution;
 - providing prompt and timely action to control and stop leaks of fuels and hazardous substances;
 - creating the opportunity for the presence of 24-hour service by vehicles, in the entire Albanian maritime space, as an alternative for the detection of pollution in time;
 - taking administrative measures against all entities that violate the law of marine pollution;
 - establishing laboratories according to European standards to detect the causes of pollution;
 - establishing laboratories according to European standards to detect the causes of pollution;
 - the permanent establishment of the National Environmental Coordinator with a daily presence in IMOC, to monitor all issues related to marine pollution;
 - improving the way of coordination with the relevant reaction structures in the moments of accidents or catastrophes related to marine pollution;
 - identification of areas at high risk of marine pollution accidents;
 - ensuring and enhancing of the prior existence of suitable types of tools / equipment to be used in response to marine pollution with oil or hazardous substances;
 - increase budget funds in order to:
 - purchase and improve the maintenance service of specialized equipment for pollution response;
 - providing logistical support to the incident management team;
 - expenditure planning related to response measures, when the contaminant has not been identified or is unable to cover the response costs;
 - etc.
 - training of personnel directly involved in responding to accidents or catastrophes of

- marine pollution with oil or hazardous substances on an ongoing way, as well as drafting updated training plans, methodologies and curricula;
 - conducting exercises for responding to marine accidents or catastrophes from marine pollution with oil or hazardous substances;
- ✓ The General Directorate of Maritime Affairs should perform more verifications and controls in ports, installations and data equipment used during the response to marine pollution with oil or hazardous substances in the framework of the protection of the marine environment;
- ✓ The General Directorate of Maritime Affairs in cooperation with the Ministry of Infrastructure and Energy, the Ministry of Defense, IMOC, should enable the approval of the combined response to marine pollution not only by sea but also by air intended for the detection and elimination of oil pollution.
- ✓ The Prefectures of Shkodra, Lezha, Durres, Fier and Vlora should cooperate with NACP, IMOC, the National Environment Agency, the Coast Guard Agency, and the Ministry of Interior, to:
- ✓ enable the review of civil protection emergency plans and marine pollution response emergency plans;
 - set up a database related to marine pollution and ways to intervene in these cases;
 - improve the structure of Civil Protection at county level;
 - complete the staff with specialists of the field of emergencies and civil protection and in cases of sea pollution from oil or hazardous substances civil protection;
 - take concrete measures to equip with the necessary means for the first confrontation with emergency cases and in cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances;
 - increase budget funds for the elimination of marine pollution from oil or hazardous substances since the first phase of the emergency situation until its elimination;
 - improve and increase the number of trainings of civil protection structures at the county level;
 - take concrete measures to avoid sea pollution from urban waste, used water (sewage), oil and its by-products, hazardous waste, etc., as the result of their inflow from river waters;
 - improve working conditions in function of their activity as:
 - office or / operating room, for receiving, elaborating and delivering information, as well as conducting operations in case of emergency situations;
 - electronic institutional equipment for communication, information and monitoring of real-time situations at all levels, central and local;
 - means of transport for monitoring the situation on the ground and providing assistance at the scene;
 - special, distinctive uniforms for emergency personnel and volunteers.

4.SUMMARY REFERENCES AND SURVEYS

Marine areas provide significant benefits to humans in terms of food and other ecosystem services. For thousands of years, humans have made extensive use of the sea as a major food reservoir in their struggle for survival.

Looking at it in this context, nowadays, the challenge of protecting the seas from pollution in general lies in its management in an all-encompassing way by providing equal benefits, according to the principles of EU environmental and water policies. The most efficient management of the seas lies in increasing the transparency and interaction of many institutions, because it is connected with the development of infrastructure and services, the rule of law, civic awareness and governance as a whole. Administration and management of seawater from pollution means conservation, use of natural and biological resources, facilitation of conditions for tourism development, business development, etc.

The performance audit on "Immediate Ionian and Adriatic Pollution" was initiated by the State Audit Office of Croatia as a regional cooperation of the supreme audit offices of Slovenia, Italy, Montenegro, Bosnia and Herzegovina and Albania which started through a first meeting held in Croatia and should be followed by other meetings, but not fully finalized due to the global pandemic. However, it was concluded that each of the offices should present its independent audit, which then will be a summary material with all issues performed according to SAIs participants. Although, our country and Itali are washed by the Adriatic Sea and Ionian Sea, there have been no events of such magnitude to be classified as environmental emergencies. The increasing of trade activity, development of our countries washed by these seas and enviorement factors which are increasingly adversely affecting the global and regional climate, can lead to environmental catastrophes, the magnitude of which can be multiplied, due to the specificity of the closed character of the Adriatic Sea and failure to take immediate preventive measures for rapid intervention. Also the treatment of this audit topic by all regional SAIs, from the perspective of performance audit is important, especially since the protection of marine waters from pollution has a great impact on the environment, marine flora and fauna, on the development of tourism, on the income of the economy as a whole as well as with an impact on the health of the population.

Albania has a coastline of 476 km long: 325 km west in the Adriatic Sea and 151 km southwest in the Ionian Sea. The Adriatic Sea and the Ionian Sea are of great geographical and economic importance. They mitigate the climate, a large amount of fish is caught in their waters and salt is extracted in the lagoons. These seas also serve as connecting roads of Albania with other neighboring countries. Albania's marine ecosystems and coastal wetlands are rich in habitat typology and associated biodiversity. They constitute an important part of the natural heritage not only for the country but also for the Mediterranean region as a whole.

Through this audit, we aimed to outline and address the way to meet and complement the comprehensive strategic priorities, to increase civil trust, to the sustainable development of management, monitoring, administration of sea protection because in many cases the way of management and coordination of state institutions are measured only by numbers, but we forget that the way they manage services reflects the social approach for future
Every person, whoever he is, coexists with the environment, but not all people and institutions act the same towards it, therefore it is the duty of all but also ours as ALSAI to encourage immediate actions and determine a reflection on the consequences of human activity in the environment, on the level of pollution, in order to convince state institutions, business, community and citizen, that:

- understand what environmental pollution is;

- recognize soil pollution;
- to show what is marine water pollution;
- indicate the level of water pollution, the causes;
- to give the role of law in the protection of the environment by expressing the relevant legislation;
- to show realistic levels of pollution based on statistics;
- present some measures that can be taken to reduce pollution;
- to show facts about pollution and measures taken in the area where we live;
- to give recommendation messages to state institutions and awareness to the listener.

By giving our opinions on the improvement, modernization of the system of protection of the seas from immediate pollution, is a priority nowadays because it is not fully in line with today's requirements in terms of:

- ✓ interaction of institutions in order to reduce the risk of immediate disasters at sea, including all stakeholders;
- ✓ the needs for approval and implementation of the "Inter-sectoral Strategy for environmental protection of seawater";
- ✓ the need to improve the National Civil Emergency Plan;
- ✓ needs for improvement of the National Emergency Plan "On the response to marine pollution in the Republic of Albania"
- ✓ needs for improving implementation mechanisms and capacity building due to different sectoral approaches;
- ✓ Insufficient engagement of a number of state institutions in the cooperation and coordination of the activity in the protection of the sea and the coastline from pollution
- ✓ still high dependence on foreign support in emergencies;
- ✓ creating a comprehensive approach and developing of a more favorable legal and institutional environment in attracting domestic and foreign investors to improve logistics capacity to protect the sea from pollution;

The purpose of the audit: is to improve the interaction of all parties, to promote the strategic importance in reducing the risk of disasters, civil protection and protection of the marine environment from pollutant and in compliance with standards.

Audit objective: is to increase the institutional responsibilities of state and local structures by objectively analyzing unexpected situations related to negative consequences for the marine environment, caused by disasters that brings immediate and severe damage to human life, the living thing , property, cultural heritage and the environment.

Importance of audit: is the evaluation of the performance of state institutions, the improvement of monitoring and inspection, the modernization of standards, the increase of public credibility, the protection of the environment in marine waters, aiming at preserving human health, flora and fauna maritime tourism development, employment growth and the development of offshore-related economies.

The main message of this audit is: “The National Civil Protection Agency should create a new legal approach in cooperation with central institutions, local government, specialists of the field, legislative institutions and interested groups, in increasing and strengthening its coordinating, managing, supervising, controlling technical, role on disaster risk reduction and civil protection throughout the country

Some of the shortcomings identified during the audit are;

- ✖ The civil protection strategy has not been drafted as a basic document setting out policies and objectives, to reduce disaster risks, to prevent, prepare, deal with disasters and to recover through an integrated and efficient system in order to guarantee the protection of human life, living things, property, cultural heritage and the environment, through the strengthening of the civil protection system;
- ✖ By encouraging a culture of civil protection, that enables risk reduction for a wide range of disasters involving all stakeholders;
- ✖ Relevant plans suffer from a lack of implementing mechanisms, while capacity building has lagged behind due to different sectoral approaches and insufficient engagement of a number of state institutions, but also still highly depending on foreign support;
- ✖ There was never established the Department of Civil Emergency Planning and Response, in the Ministry of Interior;
- ✖ The need for re-drafting and updating of the National Plan for facing the Civil Emergencies, in cooperation with other institutions;
- ✖ drafting plans for supplying and updating of civil emergency reserves, in accordance with the National Civil Emergency Plan;
- ✖ by drafting and implementing of bylaws for planning and coping with civil emergencies;
- ✖ by coordinating the work between the central institutions and the local government bodies for coping the civil emergencies;
- ✖ in organizing, implementing and monitoring the data system at the national level for civil emergency situations;
- ✖ the elaboration and attendance of public education programs and training of structures, state and non-state in the field of civil protection;
- ✖ by instructing the responsible staff regarding the method of sensibilization and awareness of the public opinion on civil emergencies;
- ✖ by controlling the implementation of protective and preventive measures, in cases of civil emergencies, close to state and private entities, throughout the territory of the country;
- ✖ by controlling the use of material and financial resources , made available by the state budget or by other state bodies, in cases of civil emergencies, for central and local bodies;
- ✖ by controlling the distribution and the way of use of emergency reserve goods, in accordance with the National Civil Emergency Plan, as well as with the acts, laws and bylaws, in force;
- ✖ by organizing inter-ministerial monitoring groups on how to manage the civil emergency system;
- ✖ by directing and commanding, in concentrated mannner of all human and logistical capacities foreseen in the plans for coping with civil emergencies;
- ✖ GDCP, as an integral part of the structure of the Ministry of Interior and recently, as a subordinate institution of the Ministry of Defense, (NACP) never had an internal regulation of its functioning;
- ✖ NACP is not fully efficient, until the new institutions will start operation according to the new law on "Civil Protection", entered into force in 2019 and bylaws that supplement the law and have a maximum term of up to end of 2021;
- ✖ The budget of GDCP, when depending from the Ministry of Interior and recently with the new name NACP under the Ministry of Defense based on law no. 45, dated 18.07.2019 "On civil protection", has not a separated budget but is part of the budget of the line ministry;
- ✖ the number of GDCP employees approved according to the structure and staff of the Ministry of Interior has been very low compared to the tasks assigned by law;

- ✖ there are staff shortages of the number of employees in NACP, because until drafting of the report, there are 15 employees out of 106 employees that it should have been or shortage of 91 employees;
- ✖ NACP until the drafting of the report has not established 6 main directorates with relevant sectors and 3 other sectors that should be under the direct supervision of the General Director of the agency, as well as there are no established 4 regional directorates throughout the country;
- ✖ There is a lack of data in NACP on the protection of the seas from oil pollution or dangerous and immediate substances with the claim that "... law no. 45/2019 "On Civil Protection", the National Plan for Civil Emergencies and "Risk Assessment", do not include the protection of the seas from pollution, being not the area of responsibility of the National Agency for Civil Protection";
- ✖ By taking concrete measures to change the scope of responsibility for emergencies and civil protection according to the type of activity and areas covered by the ministries under the new designations;
- ✖ the offices (ZIMEK) are not fully functioning because after the approval of the new structures in the line ministries, these offices have been replaced by emergency advisors at the Minister's office;
- ✖ by presenting all emergency and civil protection plans by institutions and structures of the civil protection system at central and local level;
- ✖ GDGP recently NACP does not present many control and inspection reports on the implementation of protection and preventive measures in cases of emergencies and civil protection;
- ✖ GDGP recently NACP has no plans to review, update and improve the National Plan for Coping with Civil Emergencies, although bylaws of law no. 45 "On civil protection" provides the approval of the National Plan for Civil Emergencies, meaning an update of the existing plan, but in accordance with the vision and requirements of the new law;
- ✖ GDGP recently NACP has no data on drafting, development and implementation of training curricula in the field of emergencies and civil protection;
- ✖ GDGP recently NACP does not have reports, analysis and control information on the use of resources, material and financial, which are made available from the state budget or by other state bodies, in cases of emergencies and civil protection;
- ✖ GDGP recently NACP does not have a statistical data system on how it manages, organizes and monitors at national and local level, the emergencies and civil protection because these statistical data, are not presented, even in incomplete format;
- ✖ By not taking immediate operative actions for the elimination of pollution in the cases of informations notified from neighboring countries, it results that the measures for their elimination have been taken by the same countries that have notified;
- ✖ the weakness of law enforcement structures to operate in the maritime space to eliminate marine pollution because of :
 - lack of a national marine pollution detection system or alternative pollution detection equipment;
 - lack of prompt and immediate action to control and stop fuel leaks and the release of hazardous chemicals;
 - failure to receive information in time and the inability to be present within a 24-hour service by vehicles throughout the Albanian maritime space, as an alternative form for detecting pollution in real time;
 - the difficulty of detecting the causes of pollution as a result of the lack of laboratories according to European standards;

- lack of floating tools that are few in number or with small operational capacities, used to protect the marine environment from pollution;
- the lack of a National Environmental Coordinator in IMOC with a daily presence to monitor all issues related to marine pollution;
- difficulties in identifying areas at high risk of marine pollution accidents;
- difficulties in identifying through priority schemes areas for protection and cleaning in the event of accidents and maritime disasters;
- deficiencies in ensuring a minimum level of suitable types of tools / equipment to be used in response to marine pollution with oil or hazardous substances in order to guarantee immediate minimization of pollution as a result of accidents or catastrophes marine;
- lack of opportunities to conduct exercises in case of maritime accident or disaster response from marine pollution with oil or hazardous substances;
- etj.
- ✗ the process of taking measures by the prefectures to protect the sea from pollution started too late;
- ✗ prefectures do not enable the process of reviewing emergency plans;
- ✗ the prefectures do not have data on marine pollution from oil or hazardous waste and ways to intervene in these cases for contaminated areas at sea;
 - ✗ the prefectures do not have in their budget the necessary material and financial resources and reserves, in cases of emergencies and civil protection from disasters and in cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances;
 - ✗ the prefectures do not have the necessary and trained staff to carry out the organization, coordination of activities, in cases of emergencies and civil protection and in cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances;
 - ✗ prefectures do not have the means to deal with civil emergencies in their inventory as well as the tools needed to deal first with emergencies and cases of sea pollution from oil or hazardous substances;
 - ✗ it results that in the prefectures there is sea pollution from urban waste, used water (sewage), oil and its by-products, hazardous waste, etc., as a result of their inflow from river waters;

Some of the conclusions:

- the drafting of strategies is important for the achievement of the modernization of the civil protection system aiming at:
 - inclusion of all conventions, initiatives, agreements and other important international documents in the field of civil protection, disaster risk reduction, adaptation to climate change, etc .;
 - anticipation of all duties and responsibilities of central and local institutions, private entities, civil society organizations and associations, citizens;
 - obligation and strengthening the administrative, technical and financial capacities of the civil protection system;
 - legal obligation for all public institutions, private entities, in the modernization of the civil protection system;
 - strengthening the function of the inspection mechanism for the control of the duties and responsibilities of the actors of the civil protection system;

- increase and strengthen of international cooperation, in order to increase the speed and flexibility on the request for receiving, accepting, providing and crossing the state border of international assistance;
 - increase cooperation of all institutions and structures at central and local level, citizens, private entities, civil society organizations and associations, scientific research institutions, universities, voluntary organizations, international organizations and counterpart organizations to reduce the risk of disasters and civil protection throughout the country, by defining clear rights and duties for each of them;
 - increase the role of early warning, monitoring, notification, constructing and maintenance of disaster loss database in disaster management,
 - increasing the role of central and local government bodies in counties in reducing the risk of disasters and civil protection;
 - planning of financial funds by ministries and municipalities for disaster risk reduction and civil protection and improvement of the financing system;
 - substantial improvement of the education and training system of employees and individuals in increasing their capacities;
- taking concrete measures to raise the awareness of the whole society, for civil protection as a duty of each, by increasing the role of all state actors;
 - planning and implementation of the highest quality disaster prevention and rehabilitation measures in infrastructure;
 - The improvement of the civil protection system through its compliance to European standards, can create opportunities for:
 - disaster risk reduction, through accurate identification, periodic assessment and monitoring, mitigating the negative consequences of disasters, investing in risk prevention, intensifying the cooperation of all entities and the exchange of information between them, under the provision of measures, for its implementation;
 - strengthening of the civil protection system, through establishing institutions of high coordinating leading, technical, supervisory and controlling authorities, in reduction of disaster risk and civil protection throughout the country;
 - strengthening of administrative, technical and financial capacities of the civil protection system in its entirety, through a clear definition of the role and responsibilities of all actors of this system, at central, regional and local level;
 - integrating the priorities, goals and objectives on disaster risk reduction in the framework of Sendai, into governance policies at all levels, particularly through the drafting and implementation of the National and local Strategies for disaster risk reduction, assessments of disaster risk and civil emergency plans at central, county and local levels, as well as other measures;
 - improving civil protection education, through the inclusion of relevant educational subjects at pre-university level;
 - improving the system of warning, monitoring and notification, defining the duties for the responsible institutions and private entities;
 - establishing clear rules of international and inter-institutional cooperation in the framework of international assistance and relevant procedures;
 - increasing Albania's international role in the field of disaster risk reduction and civil protection, through a larger and more active role and fulfillment of its contributions to the EU, NATO, UN, OSCE, etc;

- the disaster risk reduction should be an issue for everyone by increasing the role of all state actors, individuals and private entities in disaster risk reduction and civil protection and by defining the rights and duties, regarding to this area;
- planning and implementation of high quality structural and non-structural measures in the field of disaster risk reduction and civil protection, emphasising the disaster prevention and rehabilitation measures in infrastructure;
- a better implementation of the duties and responsibilities of all actors of civil protection system, through the sanctioning of administrative offenses, the implementation of which should be controlled through the inspection performed by the National Civil Protection Agency
 - Environmental protection is linked with the fulfillment and complementing of the extensive strategic priorities for the protection of marine waters from pollution and pollutants, the conservation of marine natural flora and fauna and help the sustainable development of management, administration, policy making, considering the population in marine areas as an important factor in the realization of protection and development of national natural wealth and involving them in decision-making and in drafting of integrated management plans for its protection. All these, enable to encouraging sustainable development, especially of tourism, business, significantly increaseing the income of local residents, and improving their quality of life and also preserving marine waters as a legacy for future generations;
 - Sea water monitoring is very important to achieve also the EU objectives in minimizing pollution from plastics, dumping of urban waste, oils and hydrocarbons, fishing waste, and helps in development of tourist areas, conservation of flora and fauna, etc. ., therefore all factors should be monitored and analyzed to enable:
 - to perform the assessment of the exposure pollution factors, in order to ensure the quality and protection of the marine environment from the negative effects of pollution;
 - to identify the areas with the highest risk of marine water pollution;
 - to define the direct and indirect sources of pollution;
 - to provide relevant recommendations for reducing pollution in the identified areas and avoiding maritime disasters;
 - to construct a database on the state of marine environment and monitored coastal areas, by compairing them, in the coming years;
 - to make a scientific interpretation of data collected from the monitoring, in service of the competent central and local decision-making authorities, for a good management of our marine waters and coastal areas with the aim of promoting the development of business in seawaters, water and coastal tourism, protection of marine flora and fauna as key factors for the sustainable development of our country in the future;
 - to suggest the supplementation of the legislation in the field of water protection.
- Cooperation between institutions is very important in cases of an immediate spill of fuel or hazardous substances because it should enable:
- To minimize, and if possible, prevent further pollution from spills of fuel or hazardous and toxic substances into the sea;
 - to undertake all necessary measures for the collection and cleaning of fuel or hazardous and toxic substances in accordance with the response plans;

- to take the necessary steps, including the use of sampling, to identify the source of the spill;
- to prevent any further spills that may occur;
- to minimize, and where possible, stop the spread of contaminants;
- to reduce any harmful effects from spillage;
- to protect endangered resources, areas and species;
- to monitor flow effects
- to take into account the advice of appropriate and qualified experts;
- to clean and remove contamination; etc.

Inter-institutional coordination structures have the task of organizing, planning and directing maritime operations, throughout the maritime space, in cases of marine pollution, in accordance with domestic and international maritime legislation to coordinate:

- search and rescue operations and assistance at sea, prevention and protection of the marine environment from pollution;
- ensuring efficient cooperation of all participating institutions;
- guaranteeing all available resources, such as sea, air and land vehicles, systems, personnel, etc. ;
- preparation and necessary recommendations for professional training, qualifications and achievement of standards required by all institutions involved in maritime operations.

Lack of funds, assessment of the state of indicators, lack of human capacity, training, etc., are the main problem for the implementation of action plans, which remain complex issues that can be resolved only through central and local institutional interaction, through improving interest and capacity within the framework of integration policies as an aspiring country for the EU, which requires:

- improved horizontal and vertical communication coordination (eg intra-sector communication and cross-sectoral communication),
- resolving legislative and jurisdiction issues of structures (eg fully addressing structures that manage, protect, monitor and access the data system).

Recommendation

- ✓ NACP in cooperation with the Ministry of Defense to coordinate and coordinate the work for the drafting and approval of the National Strategy for Disaster Risk Reduction and updating of the National Civil Emergency Plan, their inclusion in the protection of the environment as a whole and the protection of the marine environment from pollution and immediate pollution by defining policies and objectives of disaster risk reduction, to prevent, prepare, cope with disasters and to recover.

Recommendation

- ✓ NACP in cooperation with the Ministry of Defense to take measures:
 - in preparing and supplementing with bylaws of law no. 45, dated 18.07.2019 "On civil protection" and monitoring their implementation for planning and coping with civil emergencies;
 - in creating the main directorates with the respective sectors, filling the agency with

- employees and creating regional directorates;
- to enable the coordination and contribution to the successful implementation of various programs and projects in the field of disaster risk reduction and civil protection.
- to enable the strengthening of administrative, technical and financial capacities of central and local institutions in order to further improve the quality and safety of life of citizens;
- to enable the strengthening of cooperation with international institutions and countries of the region and beyond for the development of civil protection capacities and mutual assistance in case of disasters;
- to enable the review of civil emergency plans in the 12 prefectures of the country and in each municipality;
- to enable the compilation of risk maps and very dangerous risk maps;
- to enable coordination of work for the assessment of damages caused and rehabilitation from natural or other disasters;
- in organizing, implementing and monitoring the data system at the national level for civil emergency situations;
- in the elaboration and attendance of public education programs and training of structures, state and non-state in the field of civil protection;
- in guiding the structures responsible for the manner of sensitization and awareness of the public opinion on civil emergencies and fire protection;
- in controlling the implementation of protective and preventive measures, for dealing with cases of civil emergencies, at state and private entities, throughout the territory of the country;
- in the control of the way of using the resources, materials and financial, which are made available from the state budget or from other state bodies, for the cases of civil emergencies, for the central and local bodies, in the control of the distribution and the way of using the reserve goods in organizing inter-ministerial monitoring groups on how to manage the civil emergency system;
- in drafting the internal regulation of NACP;
- submission of emergency and civil protection plans by institutions and structures of the civil protection system at central and local level;
- ✓ NACP in cooperation with the Ministry of Defense to enable its position in the protection of the environment, especially the marine environment from pollution and immediate pollution in the framework of cooperation with the ministries and their subordinate institutions and prefectures;
- ✓ NACP in cooperation with the Ministry of Defense to take measures to change the areas of responsibility related to emergencies and civil protection according to the type of activity and areas covered by the ministries under the new designations;
- ✓ NACP in cooperation with the Ministry of Defense to take measures for the establishment of civil protection structures within each ministry according to the type of activity and areas they cover.

Recommendation

- ✓ The General Directorate of Maritime in cooperation with the Ports of Shengjin, Durrës, Vlora and Saranda, the Ministry of Infrastructure and Energy and IOMC to enable:

- establishing a national system for detecting marine pollution;
 - ensuring prompt and timely action to control and prevent leaks of fuel and hazardous substances;
 - creating the possibility for a presence with 24-hour service by vehicles, in the entire Albanian maritime space, as an alternative form for the detection of pollution in real time;
 - taking administrative measures against all entities that violate the law of marine pollution;
 - establishing laboratories according to European standards to detect the causes of pollution;
 - the renovation of vessels used to protect the marine environment from pollution and to go to the place of pollution;
 - the permanent establishment of the National Environmental Coordinator with a daily presence in IOMC, to monitor all issues related to marine pollution;
 - improving the way of coordination with the relevant reaction structures in the moments of accidents or catastrophes with marine pollution;
 - identification of areas at high risk of marine pollution accidents;
 - ensuring and enhancing the prior existence of suitable types of tools / equipment to be used in response to marine pollution with oil or hazardous substances;
 - increase budget funds in order to:
 - purchase and improvement of maintenance service of specialized equipment for pollution response;
 - providing logistical support to the incident management team;
 - expenditure planning in relation to taking response measures, when the polluter has not been identified or is unable to cover the response costs;
 - etc.
 - training of personnel directly involved in responding to accidents or disasters of marine pollution with oil or hazardous substances on an ongoing basis as well as the development of updated training plans, methodologies and curricula;
 - conducting exercises to respond to marine accidents or catastrophes from marine pollution with oil or hazardous substances;
 - The General Directorate of Maritime Affairs should perform more verifications and controls in ports, installations and data equipment used during the response to marine pollution with oil or hazardous substances in the framework of the protection of the marine environment.
 - The General Directorate of Maritime Affairs in cooperation with the Ministry of Infrastructure and Energy, the Ministry of Defense, QNOD, should enable the approval of the combined response to marine pollution not only by marine means but also by air means intended for the detection and elimination of oil pollution.
- ✓ The Prefectures of Shkodra, Lezha, Durrës, Fier and Vlora should cooperate with NACP, QNOD, the National Environment Agency, the Coast Guard Agency, and the Ministry of Interior, to:
- enable the review of civil protection emergency plans and marine pollution response emergency plans;
 - create a database related to marine pollution and ways of intervention in these cases;
 - improve the structure of Civil Protection at the county level;
 - add staff with specialists in the field dealing with emergencies and civil protection and in cases of sea pollution from oil or hazardous substances civil protection;
 - to take concrete measures in equipping with the necessary means for the first confrontation with emergency cases and for cases of sea pollution from oil or hazardous substances;

- increase budget funds for the elimination of marine pollution from oil or hazardous substances as in the first phase of the emergency situation until its elimination;
- improve and increase the number of trainings of civil protection structures at the county level;
- take concrete measures to avoid sea pollution from urban waste, used water (sewage), oil and its by-products, hazardous waste, etc., as a result of their inflow from river waters;
- improve working conditions in function of their activity as:
 - office or office / operating room, for receiving, processing and sending information, as well as conducting operations in case of emergency situations;
 - electronic equipment for communication, information and monitoring of real-time situations at all levels, central and local;
 - means of transport to monitor the situation on the ground and provide assistance at the scene;
 - special, distinctive uniforms for emergency personnel and volunteers.

4.1 References

- Constitution of the Republic of Albania;
- Law 154/2014 "On the organization and functioning of the Supreme State Audit";
- Law no. 9251, dated 08.07.2004 "Maritime Code of the Republic of Albania";
- Law no. 8875, dated 04.04.2002 "On the Albanian Coast Guard", amended;
- Decision of the Council of Ministers no. 954, dated 30.09.2009 "On the organization, structure, functioning of the Inter-Institutional Maritime Operational Center (IMC) and the interaction with state institutions that have interests at sea", amended; Decision of the Council of Ministers no. 439, dated 13.05.2011 "On the approval of policies and procedures for the operation of QNOD", as amended. Law no. 8905, dated 06.06.2002, on "On the protection of the Marine Environment from Protection and Damage"; changed;
- Law no. 8756, dated 26.03.2001 "On civil emergencies", amended repealed by law r. 45/2019 "On civil protection"
- Law no. 10431, dated 09.06.2011 "On environmental protection";
- Law no. 7746, dated 29.07.1993 On hydrocarbons (exploration and production), as amended;
- Law no. 8450, dated 24.02.1999 "On the processing, transportation and trade of oil, gas and their by-products", as amended;
- Law no. 9281, dated 23.09.2004 "On security at ships and in ports";
- Decision of the Council of Ministers no. 1214, dated 03.09.2008 "On the approval of the strategy of the transport sector";
- Decision of the Council of Ministers no. 772, dated 24.09.2010 "On the implementation of the International Health Regulation";
- National plan for civil emergencies, approved by the decision of the Council of Ministers no. 835, dated December 3, 2004;
- Law no.9692, dated 08.03.2007 "On the accession of the Republic of Albania to the international maritime convention" On preparation for oil pollution, reaction and interaction (oprc), 1990 ";
- Decision of the Council of Ministers no. 480, dated 25.07.2012 on the approval of the national emergency plan "On the response to marine pollution in the Republic of Albania";
- Law no. 93/2015 "On tourism";
- Law no. 114/2017 for some additions to law no. 93/2015 "On tourism";
- Law no. 111/2012 "On integrated management of water resources";

- Law no. 9587, dated 20.07.2006 "On the Protection of Biodiversity";
- Law no. 68/2014, for some additions and amendments to Law no. 9587, dated 20.07.2006 "On the protection of biodiversity";
- Law "On the ratification of the Berne Convention";
- Law no. 8906, dated 06.06.2002 "On protected areas";
- Law no. 1006, dated 23.10.2008: "On the protection of wild fauna;
- Law no. 44/2015 "Code of Administrative Procedures of the Republic of Albania";
- Law no. 139/2015 "On Local Self-Government";
- DCM, no. 1104, dated 28.12.2015 on the approval of the requirements for the prevention of the discharge of waste generated by ships and surpluses;
- Order no. 27, dated 03.02.2020 On the approval of the structure and staff of NACP;
- Analysis of the activity of the Civil Protection Agency;
- Analysis of the activity of the Inter-Institutional Maritime Operational Center (with participating institutions);
- Analysis of the activity of the General Maritime Directorate and the four ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda depending on it
- Analysis of the National Environmental Agency
- DCM on determining the rules for organization and functioning together with the regulations of the above agencies and directorates;
- Ministry of Tourism and Environment National strategy:

9. Forests,

10. Biodiversity,

11. EIA and SEA,

12. Waste Management,

13. Air Quality,

14. Chemicals,

15. Noise,

16. Ozone depleting substances.

- Statistical data from INSTAT
- Guidelines and Manuals for Performance Audit of ALSA and SAs;
- Monitoring reports;
- EU Directive 92/43 / EEC of 21 May 1992 on the protection of natural habitats and of wild fauna and flora
- <http://europa.eu.int/comm/environment/nature/habdir.htm>;
- Biodiversity Convention - 1994;
- Rio Convention 05.01.1994 - Biological diversity;
- Aarhus Convention;
- Berne Convention - Law on "Ratification of the Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats"
- Albania's accession to the convention on "Protection of the marine environment and the coastal area of the Mediterranean Sea, as well as the 6 accompanying protocols"
- Cartagena Protocol on Biosafety - Law no. 9279, dated 23.09.2004;
- Risk Assessment in Albania United Nations Program
- Projects / WORD BANK, // UNESCO // USAID // UNDP // PNUD // BE // OSCE // GEF // WWF // MIREANIC // IUCN // GIZ // KfW // ECNC // G & G Group // INCA / / NATURA 2000 // SBI / , / GOPA / , / JICA / , etc., "On the environment";
- Performance Indicators, British NAO;
- Reports with best international experiences;
- National and Sectoral Strategy

- Audit reports of ALSAI, Ministry and internal audit;
- Etc.

4.2 Annexes (Questionnaires)

ON PERFORMANCE AUDIT WITH THEME "IMMEDIATE ION AND ADRIATIC POLLUTION"

Addressed: National Civil Protection Agency of Tirana

Under the Performance Audit Program "Immediate Ion and Adriatic Pollution" of the Supreme State Audit, with no. 10/6, dated 13/05/2020, where its extension is in; Ministry of Defense; National Civil Protection Agency with extension to 12 prefectures with civil protection centers; Ministry of Infrastructure and Energy; The General Maritime Directorate and the four ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda under its auspices; Ministry of Tourism and Environment; National Environmental Agency with Regional Environmental Directorates in 12 regions of the country, for the activity included in the period 2017-2020, Please fill out the following questionnaire, which aims to obtain opinions and information for the conduct of this audit.

Through the responses, we seek with goodwill to contribute to the clarification of the perspective of emergencies and civil protection and in cases of sea pollution, as one of the important factors in environmental protection, improving the quality of human life by promoting the most advanced experiences, safe services and efficient..

The answers to the questions should be done one by one, case by case, with arguments and explanatory comments. In addition to your opinions and comments, attached to any questions, please provide us with argumentative documents, reports, information, evidence, reports, orders, and instructions, etc.

During the elaboration, the questionnaire can be further enriched with new questions during the conversations with the responsible persons in charge of their implementation as well as the answers to the questionnaires that can be realized with citizens, private entities, and non-governmental organizations that have contributed to the improvement of emergency system and civil protection and protection of the sea from pollution, etc.

For any further clarification, we are available for open discussions, which would help us to formulate the fullest possible opinions and recommendations for the improvement of the emergency management system and civil protection and for cases of oil pollution from the sea or dangerous and immediate substances that would help you.

Thank you for your cooperation!

QUESTIONNAIRE

1. IS THE MANAGEMENT OF INTERVENTION IN CASE OF IMMEDIATE POLLUTION OF THE ION AND ADRIATIC SEA GUARANTEE FOR ITS PRESERVATION?

- 1.1** Briefly present the history of the development of your institution for emergencies and civil protection as well as for cases of protection of the seas from pollution and immediate pollution, the way of creation, organization, operation, legal basis, structures, directions, and programs offered, etc., regarding the management of this institution for the implementation of tasks.
- 1.2** Are the Ministries defined according to the old and new designations in their area of responsibility, emergencies, and civil protection according to the type of activity and the areas they cover? (if YES submit them case by case for all ministries)

2. DO STATE STRUCTURES GUARANTEE THE APPLICATION OF LEGISLATION IN THE PREVENTION AND MANAGEMENT OF A SAFE ENVIRONMENTAL ENVIRONMENT IN CASE OF IMMEDIATE SEA POLLUTION?

- 2.1** Are there strategies for emergencies and civil protection as well as protection of the sea from pollution where the objectives, directions, policies are defined, by the directions and strategy of the Government? (if YES submit it)
- 2.2** Has the GDCP recently become part of the NACP working group in drafting a strategy for emergencies and civil protection, protection of the sea from pollution, and cases of its pollution by oil or hazardous and immediate substances? (if YES you present it and the objectives, their realization)
- 2.3** Is civil protection regulated and supplemented by legislation and bylaws, as well as the protection of the seas from pollution and in cases of its pollution by oil or dangerous and immediate substances? (if YES you present it case by case and otherwise the arguments why NO)
- 2.4** Is the legislation on the management and monitoring of civil protection and protection of the sea from pollution as well as in cases of its pollution from oil or hazardous and immediate substances in line with EU legislation? (if YES you present its case by case)
- 2.5** Have you proposed changes in the legal and sub-legal acts related to the management and administration of the emergency system and civil protection and protection of the sea from pollution and in cases of its pollution by oil or dangerous and immediate substances? (if YES who they are, list them)
- 2.6** Is there in the process of administration and management of the activity service the system of emergencies and civil protection and for cases of its pollution from oil or dangerous and immediate substances, overlapping competencies between the central bodies of the Ministries, prefectures, and local government that become obstacles to the progress of this system? (if YES who are they)
- 2.7** Has GDCP recently enabled NACP emergency and civil protection planning as well as cases of marine pollution from oil or hazardous materials? (if YES present their case by case)
- 2.8** Has GDCP recently had agreements with NACP related to associations and organizations that provide their assistance in planning and coping with civil protection emergencies as well as in cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (if YES present their case by case)

- 2.9 Has GDCP recently prepared reports or notifications to the superior institutions of the Ministries and the Council of Ministers on the general state of the situation for dealing with emergencies and civil protection as well as on cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances? (if YES present their case by case)
- 2.10 Has GDCP recently had NACP control and inspection reports on the implementation of protection and preventive measures in cases of emergencies and civil protection as well as in cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances in state institutions? (if YES present their case by case)
- 2.11 Have NACP ministries recently prepared and submitted to GDCP plans for emergencies and civil protection according to their type of activity and responsibility? (if YES present their case by case)
- 2.12 Have the ministries recently submitted to the GDCP analyzes of the state of emergency and civil protection in the area of their responsibility? (if YES present their case by case)
- 2.13 Have NACP studies recently been identified and submitted to the GDCP which include the prediction, prevention, and avoidance of the consequences of natural or other disasters committed by various entities? (if YES present their case by case)
- 2.14 Has GDCP recently had data from NACP on the revision, updating, and improvement of the National Civil Emergency Response Plan as well as on cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (If YOU submit it)
- 2.15 Has NACP recently had data on the drafting of plans for replenishment, review, updating, and improvement of emergency reserves and civil protection, under the National Civil Emergency Plan as well as cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (if YES submit it)
- 2.16 Have there been any recent GDCP monitoring and analysis reports by NACP on the state of emergency and civil protection, as well as on cases of sea pollution from oil or hazardous substances throughout the country? (if YES submit them)
- 2.17 Has GDCP recently prepared every 6 months reports on the general state of emergency planning and coping and civil protection as well as on cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (if YES submit them)
- 2.18 Has GDCP recently provided NACP with data to the Inter-Ministerial Committee on Civil Emergencies on emergencies, the risks they pose, as well as opportunities for material support of emergency response and civil protection operations, as well as on cases of oil or material pollution of the sea? dangerous? (if YES submit them)
- 2.19 Are there any reports, analyzes and information GDCP recently NACP of the assessment of damages caused, as well as their rehabilitation from natural or other disasters, as well as cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances following the acts, legal and sub-legal, respectively? (if you are submitting them)
- 2.20 Has GDCP recently reported reports, analysis, and information on the control of the implementation of protective and preventive measures, for dealing with emergencies and civil protection, at entities, state and private, throughout the country? (if you are submitting them)
- 2.21 Has GDCP recently reported, analyzed, and provided information to NACP on the organization of inter-ministerial groups that have monitored the management of the emergency and civil protection system as well as cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (if YES submit them)
- 2.22 Has GDCP recently had data from NACP on the establishment, composition, and functioning of the Technical Advisory Commission (TCC), which advices on prevention, preparedness, response, and rehabilitation to civil emergencies and crises in cases where /

has not been declared a state of civil emergency this according to the relevant ministries (with old and new names)

IT WAS

- Ministry of Internal Affairs
- Ministry of Defense
- Ministry of Foreign Affairs
- Ministry of Finance
- Ministry of Transport and Infrastructure
- Ministry of Energy and Industry
- Ministry of Agriculture, Rural Development and Water Administration
- Ministry of Economic Development, Tourism, Trade, and Entrepreneurship
- Ministry of Education and Sports
- Healthy ministry
- Ministry of Environment
- Ministry of Urban Development
- Ministry of Social Welfare and Youth
- Ministry of Justice
- Ministry of Culture
- Ministry of European Integration
- Minister of State for Innovation and Public Administration
- Minister of State for Local Affairs
- State Police Directorate
- Directorate of Coordination with Prefectures
- General Directorate of State Material Reserves
- Police Directorate for Fire Protection and Rescue
- Institute of Geosciences, Energy, Water, and Environment
- Albanian Geological Survey
- Public Health Institution

IT'S

- Minister for Europe and Foreign Affairs
- Minister of Defense
- Internal Minister
- Minister of Finance and Economy
- Minister of Infrastructure and Energy
- Minister of Education, Sports and Youth
- Minister of Justice
- Minister of Culture
- Minister of Agriculture and Rural Development
- Minister of Health and Social Protection
- Minister of Urban Development
- Minister of State for the Diaspora
- State Minister for Entrepreneurship Protection
- Minister of State for Relations with Parliament
- State Police Directorate;
- Directorate of Coordination with Prefectures
- General Directorate of State Material Reserves
- Police Directorate for Fire Protection and Rescue
- Institute of Geosciences, Energy, Water, and Environment
- Albanian Geological Survey

- Public Health Institution
- Institute of Nuclear Physics

- 2.23 Has GDCP recently registered NACP meetings organized by KTK together with the presented issues which should be met not less than once in three months? (if YES submit them)
- 2.24 Has GDCP recently had information from NACP that in all ministries that have representatives in KKECK, offices for information and management of civil emergencies and crises have been set up and are functioning? (if YES submit them)

3 DO THE STATE STRUCTURES HAVE THE INFRASTRUCTURE AND HUMAN RESOURCES NECESSARY TO ELIMINATE IMMEDIATE POLLUTION OF THE ION AND ADRIATIC SEA IN CASE OF AN ACCIDENT?

- 3.1 Does the GDCP recently have NACP for each emergency case designated temporary and permanent structures at the central and local level, for emergency planning and coping and civil protection, and in cases of sea pollution from oil or immediate hazardous materials? (if YES present their case by case)
- 3.2 Is GDCP staffed recently with NACP to enable the management of the civil protection system and coordination with related structures, state and non-state, for the preparation, follow-up, and implementation of bylaws in emergency planning and response? and civil protection and in cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances? (if you do NOT present the reasons)
- 3.3 Is NACP recently staffed with the necessary specialist staff to enable and coordinate the work of assessing the damage caused and enabling their rehabilitation from natural or other disasters such as in the case of sea pollution from oil or oil dangerous? (if you do NOT provide reasons)
- 3.4 Has GDCP recently developed, developed, and implemented NACP, education and training programs and curricula in the field of emergencies and civil protection and for cases of sea pollution from oil or immediate hazardous substances? (if YES present their case by case)
- 3.5 Has the GDCP recently enabled NACP to plan funding for studies by public institutions to deal with emergencies and defense cases and cases of sea pollution from oil or immediate hazardous substances? (if YES you present their case by case as well as case studies)
- 3.6 Has GDCP recently had information from NACP on the creation of state reserves and on the sufficient amount of relevant response equipment from state reserve structures, central and local state institutions to cope with the first moment of emergencies in the event of a disaster, and in cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (if YES submit their reports to the types of reserves)
- 3.7 Does GDCP recently have NACP data on the annual budget of each ministry which provides, as a separate item, the budget for planning and coping with emergencies and civil protection and by relevant institutions for cases of sea pollution from oil or hazardous or immediate? (if YES present their case by case)
- 3.8 Does NACP have enough funds for GDCP today to enable it to cope with emergencies and civil protection cases and cases of sea pollution from oil or hazardous or immediate substances? (if YES present them if NO state the reasons)
- 3.9 Has GDCP recently had data from NACP on private entities, associations, or organizations that assist in establishing reserves for dealing with emergencies and civil protection, and in cases of pollution of the sea by oil or hazardous or immediate substances? (if YES submit them)

- 3.10 Has GDCP recently organized training and education in cases of coping with emergencies and civil protection in their area of responsibility in cooperation with ministries? (if YES present their case by case)
- 3.11 Is there any GDCP data recently identified by NACP with names of persons, subjects, topics, places where they are organized, dates, conferences, seminars, and workshops for training of emergency service and civil defense personnel at national, regional, and vendor? (if YES submit them)
- 3.12 Is there a report, analysis, and information GDCP recently NACP to control the use of resources, material and financial, made available from the state budget or other state bodies, for cases of emergencies and civil protection, as well as for cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances, for the central and local authorities? (if YES submit them)
- 3.13 Has GDCP recently received reports, analyzes, and information on NACP, for the control, distribution, and use of machinery, equipment, goods, etc., emergency reserve, by the National Civil Emergency Plan, as well as legal acts and bylaws, in force? (if YES submit them)
- 3.14 Has GDCP recently drafted, elaborated, and implemented concrete action plans for raising public awareness and raising awareness about civil protection emergencies as well as marine pollution and cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (if YES present their case by case).

OVERALL

1. Is there a recent GDCP statistical data system that NACP administers, organizes, and monitors at the national and vendor level for emergencies and civil protection and cases and detailed oil pollution or imminent hazard injuries? (if you submit YES if you want statistics even in incomplete format);
2. Have you completed Questionnaires on how to manage the emergency and civil protection system at the central and local level? (if YES for what and their results)?
3. What do you think is the perspective of life and the administration of the civil protection system and in cases of oil pollution from the sea or hazardous waste?
4. What do you think should change, now and in the future, in the use of the civil protection system at the national and sales level?

ON PERFORMANCE AUDIT WITH THEME "IMMEDIATE ION AND ADRIATIC POLLUTION"

Addressed to: General Maritime Directorate of Durrës

Under the Performance Audit Program "Immediate Ion and Adriatic Pollution" of the Supreme State Audit, with no. 10/6, dated 13/05/2020, where its extension is in; Ministry of Defense; National Agency for Civil Protection with extension to 12 prefectures with civil protection centers; Ministry of Infrastructure and Energy; The General Maritime Directorate and the four ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda under its auspices; Ministry of Tourism and Environment; National Agency of Environment with Regional Environmental Directorates in 12 regions of the country, for the activity included in the period 2017-2020, Please fill out the following questionnaire, which aims to obtain opinions and information for the conduct of this audit.

Through the responses, we seek with goodwill to contribute to the clarification of the perspective of emergencies and civil protection and in cases of sea pollution, as one of the important factors in environmental protection, improving the quality of human life by promoting the most advanced

experiences, safe services and efficient.

During the elaboration, the questionnaire can be further enriched with new questions during the conversations with the responsible persons in charge of their implementation as well as the answers to the questionnaires that can be realized with citizens, private entities, and non-governmental organizations that have contributed to the improvement of emergency system and civil protection and protection of the sea from pollution, etc.

For any further clarification we are available and for open discussions, which would help us to formulate the fullest possible opinions and recommendations for the improvement of the emergency management system and civil protection and for cases of sea pollution from ships, oil, or hazardous or immediate substances in case of disasters which would help You.

Regarding the above, please submit the information within 7 days from the date of receipt of the Questionnaire.

Argumentative documentation, reports, information, evidence, reports, orders, and instructions, etc., to be sent by hand to the office where the audit group of the Supreme State Audit is located in the National Civil Protection Agency, which is located within the territory of the Ministry of Defense Tirana.

Regarding the above, please submit the information within 7 days from the date of receipt of the Questionnaire.

Argumentative documentation, reports, information, evidence, reports, orders, and instructions, etc., to be sent by hand to the office where the audit group of the Supreme State Audit is located in the National Civil Protection Agency, which is located within the territory of the Ministry of Defense Tirana.

Thank you for your cooperation!

QUESTIONNAIRE

1. IS MANAGEMENT OF INTERVENTION IN CASE OF IMMEDIATE POLLUTION OF THE ION AND ADRIATIC SEA GUARANTEE FOR ITS SAVING?

- 1.1** Briefly present the development history of your institution and the four ports of Shengjin, Durrës, Vlora, and Saranda, depending on you, as well as the port and sea protection system from pollution, spills of various wastes from ships, spills of oil, or hazardous substances or Immediate pollution in case of disasters or accidents, the way of creation, organization, operation, management, equipment and tools, legal basis, directions and programs offered, etc., to preserve the environment, protect biodiversity, habitats, fauna, and flora wild?
- 1.2** Is there a strategy for the protection of the sea from pollution where the objectives, directions, policies are defined, following the directions and strategy of the Government? (if YES submit it)
- 1.3** Does the General Maritime Directorate have a strategy for protecting the sea from pollution, spills of various debris from ships, spills of oil, hazardous materials, or immediate pollution in the event of disasters or accidents? (if YES submit it)
- 1.4** Is the sea protection management system institutionally interdependent from pollution, spills of various shipwrecks, oil spills, hazardous materials, or immediate pollution in the event of disasters or accidents? (if YES where it consists, present it in detail)
- 1.5** Do you have a pyramid of state institutions with relevant tasks starting from the ministry which deals with the management, monitoring, and protection of the sea from pollution, spills of various debris from ships, oil spills, hazardous substances, or immediate pollution in case of disasters or accidents? (if YES who they are and their duties)

2. DO STATE STRUCTURES GUARANTEE THE IMPLEMENTATION OF LEGISLATION IN THE PREVENTION AND MANAGEMENT OF A SAFE ENVIRONMENTAL ENVIRONMENT IN CASE OF IMMEDIATE SEA POLLUTION?

- 2.1** Does the General Maritime Directorate have emergency plans for responding to accidental marine pollution from oil, hazardous materials, or the dumping of various wastes? (if YES present them in detail case by case).
- 2.2** Does the General Maritime Directorate have emergency plans for responding to accidental marine pollution from oil, hazardous materials, or the dumping of various wastes? (if YES present them in detail case by case).
- 2.3** Is the activity of state institutions in the protection of the marine and coastal environment from accidental pollution such as oil and hazardous substances or the dumping of waste from ships, supplemented with relevant legislation and documentation according to their responsibilities? (if YES present the pyramid of institutions and their duties according to their affiliation in the protection of the sea from pollution)
- 2.4** Does the General Maritime Directorate know if the Durrës Ports Shengjin, Vlora and Saranda and the private terminal ports Vlora Port 1, Porto Romano, ERAO oil well have a person responsible for the activities related to the preparation, response, and in particular for the implementation of the plan of emergency in cases of any spill of fuel or hazardous substance in their marine environment? (if YES you present their case by case with the concrete names appointed by the respective authorities together with the pyramid of employees who will cooperate if we have accidents)
- 2.5** Has the General Maritime Directorate identified areas with a high risk of marine pollution accidents? (if YES submit it)
- 2.6** Does the General Directorate of Maritime Affairs, through schemes, identify priority areas for protection and clearing in case of maritime accidents and disasters? (if YES you submit it)
- 2.7** Are there cases of accidental incidents identified by the General Maritime Directorate that has caused or endangered the pollution of the sea and the coast in our country by oil or hazardous substances? (if YES present them and the measures taken)
- 2.8** Are there intentional cases identified by the General Maritime Directorate that have caused pollution of the sea and the coast in our country by the dumping of various wastes from ships that pass into our marine waters or that anchor in our ports? (if YES present them case by case and measures taken)
- 2.9** Are there any evidenced cases by the General Maritime Directorate that have caused pollution of the sea and the coast in our country from the dumping of various wastes from the ships of our navy or fishing boats anchored in the port? (if YES present them case by case and measures taken)
- 2.10** Are there identified by the General Maritime Directorate, cases of incidents in private port terminals Port Vlora 1, Porto Romano, ERAO oil well, which have caused or endangered to cause sea and coastal pollution in our country by oil or material hazardous or dumping of various wastes? (if YES you present them and the measures taken)
- 2.11** Has the General Maritime Directorate prepared reports for the Ministry of Infrastructure and Energy on the state of preparation for responding to marine pollution in the event of accidents from oil spills, hazardous substances, or spills from various waste vessels? (if YES submit annual reports on a case by case basis)
- 2.12** Does the Directorate-General for Maritime Affairs have data exchanges and notifications from the authorities of the counterpart countries which are washed by the Ionian and Adriatic Seas for cases found by ships that have polluted or are in danger of polluting

marine waters by dumping waste? various or oil spills or hazardous substances? (if YES present them case by case and measures taken)

2.13 Is there a plan by the General Maritime Directorate to enable and ensure compensation for damage from pollution? (if YES you present it in detail)

2.14 Has the General Maritime Directorate imposed sanctions on polluters of the marine environment as a result of the dumping of various wastes or the dumping of oil or hazardous substances? (if YES you present it in detail)

3. DO THE STATE STRUCTURES HAVE THE INFRASTRUCTURE AND HUMAN RESOURCES NECESSARY TO ELIMINATE IMMEDIATE POLLUTION OF THE ION AND ADRIATIC SEA IN CASE OF AN ACCIDENT?

3.1 Has the General Maritime Directorate enabled the provision of a minimum level of pre-existence of appropriate types of tools/equipment to be used during the response to marine pollution with oil or hazardous substances to immediately minimize pollution? (if YES you list them and where they are stored or placed)

3.2 Does the General Maritime Directorate for the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda and the private terminal ports have analysis data on the condition and capacities of the initial reaction equipment for pollution incidents that may occur in their equipment installed onshore, in ports, shipyards, fuel transfer sites, marine platforms, pipeline lines from which any spillage of fuel or hazardous substance into their marine environment may occur? (if YES you submit them case by case the complete list of these installations as well as the monitoring acts)

3.3 Does the General Maritime Directorate have the exact area of responsibility for all onshore installations, including ports, shipyards, fuel transfer points, marine platforms, equipment, pipelines, from which any spills may occur? hazardous fuel or substance in the marine environment? (if YES present their case by case)

3.4 Does the General Maritime Directorate have monitoring reports for the organization of response operations in case of any fuel or hazardous substance spills in the marine environment? (if YES submit them)

3.5 Does the General Maritime Directorate have information that all ships entering the territorial sea of the Republic of Albania, inland waters, ports, terminals, marine installations, have an emergency plan against marine pollution on board? (if YES present their case by case)

3.6 Has there been a case of a leak from a vessel where the captain of the vessel who is responsible for notifying the coastal authorities and should immediately begin efforts to control the leak has not ordered the start of the response operation or cases where there have not been available resources/tools to respond? (if YES present their case by case together with the measures taken)

3.7 Has the General Maritime Directorate established a database of all national marine oil pollution response equipment, which will be maintained to ensure preparedness, availability, and safety. (if YES present this data in detail)

3.8 Does the General Maritime Directorate have procedures for the transport, delivery, treatment, and dumping of fuel, waste, and fuel materials as well as approved dumping sites in case of oil pollution or hazardous substances? (if YES submit them and their approval by the relevant instances ministry, prefecture, local government)

3.9 Have the General Directorate of Maritime conducted exercises for responding to accidents or maritime disasters from marine pollution by oil or hazardous substances? (if YES present their case by case)

- 3.10** Are the General Maritime Directorates designated places where, in special circumstances, a damaged vessel must be directed to a haven, which may be a priority action to prevent or reduce the harmful effects of a spill? fuel or hazardous waste? (if YES submit it)
- 3.11** A General Director of Maritime, budgetary means that can make planning the financing of the activity as:
- ✓ purchase, construction, and maintenance of specialized equipment for pollution response;
 - ✓ Costs for a part of the maintenance of specialized equipment for the response to pollution management by third parties;
 - ✓ costs related to administrative actions and providing logistical support to the incident management team;
 - ✓ costs related to taking response measures, when the polluter is not identified;
 - ✓ costs related to the undertaking of reaction measures, when the polluter is not able to cover the costs of the reaction;
 - ✓ costs of risk assessment and preparation of sensitivity maps;
 - ✓ costs for the preparation and support tool for the implementation of the plan;
 - ✓ Etc.
- 3.12** Does the General Maritime Directorate have data on training plans, methodologies, and curricula for personnel participating in the response as well as trained persons, to marine pollution with oil or hazardous substances as a result of accidents? (if YES submit them, also submit the plan and implementation of training case by case as well as the institutions that have implemented them)

OVERALL

1. Do you have a statistical data system for emergencies and the protection of the marine environment and ports in cases of contamination by oil or hazardous substances and the discharge of various wastes from ships? (if YES submit this statistical data also in the unfilled format);
2. Have you conducted Questionnaires on how to manage the emergency system and protect the marine environment from pollution? (if YES for what, submit their results)?
3. What do you think is the perspective of the development of the management of the protection system of the marine environment and ports in case of pollution of the sea by oil or hazardous waste or dumping of various wastes from ships?
4. What do you think should be changed, now and in the future, in improving the marine environmental protection system of ports in case of sea pollution from oil or hazardous waste or dumping of various waste from ships?

ON PERFORMANCE AUDIT WITH THEME "IMMEDIATE ION AND ADRIATIC POLLUTION"

Directed to: Ports Shengjin, Durrës, Vlora, and Saranda

Under the Performance Audit Program "Immediate Ion and Adriatic Pollution" of the Supreme State Audit, with no. 10/6, dated 13/05/2020, where its extension is in; Ministry of Defense; National Agency for Civil Protection with extension to 12 prefectures with civil protection centers; Ministry of Infrastructure and Energy; The General Maritime Directorate and the four ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda under its auspices; Ministry of Tourism and Environment;

National Environment Agency with Regional Environmental Directorates in 12 regions of the country, for the activity included in the period 2017-2020, Please fill out the following questionnaire, which aims to obtain opinions and information for the conduct of this audit.

Through the responses, we seek with goodwill to contribute to the clarification of the perspective of emergencies and civil protection and cases of sea pollution from ships, oil or hazardous or immediate substances in case of disasters, as one of the important factors in the protection of the environment, improving the quality of human life by promoting the most advanced, safe experiences and efficient services.

The answers to the questions should be done one by one, case by case, with explanatory arguments and comments. In addition to your opinions and comments, attached to any questions, please provide us with argumentative documents, reports, information, evidence, reports, orders, and instructions, etc.

During the elaboration, the questionnaire can be further enriched with new questions during the conversations with the responsible persons in charge of their implementation as well as the answers to the questionnaires that can be realized with citizens, private entities, and non-governmental organizations that have contributed to the improvement of emergency system and civil protection and protection of the sea from pollution, etc.

For any further clarification we are available and for open discussions, which would help us to formulate the fullest possible opinions and recommendations for the improvement of the emergency management system and civil protection and for cases of sea pollution from ships, oil, or hazardous or immediate substances in case of disasters which would help You.

Regarding the above, please submit the information within 7 days from the date of receipt of the Questionnaire.

Argumentative documentation, reports, information, evidence, reports, orders, and instructions, etc., to be sent by hand to the office where the audit group of the Supreme State Audit is located in the National Civil Protection Agency, which is located within the territory of the Ministry of Defense Tirana.

Thank you for your cooperation!

QUESTIONNAIRE

1. IS THE MANAGEMENT OF THE INTERVENTION IN CASE OF IMMEDIATE POLLUTION OF THE ION AND ADRIATIC SEA A GUARANTEE FOR ITS PRESERVATION?

- 1.1** Briefly present the history of the development of the four ports Shengjin, Durrës, Vlora, and Saranda with their position and spaces as well as the port and sea protection system from pollution, spills of various wastes from ships, spills of oil or hazardous substances or Immediate pollution in case of disasters or accidents, the way of creation, organization, operation, management, equipment and tools, legal basis, directions and programs offered, etc., to preserve the environment, protect biodiversity, habitats, fauna, and flora wild?
- 1.2** Is there a strategy for the protection of the sea from pollution where the objectives, directions, policies are defined, by the directions and strategy of the Government? (if YES submit it)
- 1.3** Do the ports of Shengjin, Durrës, Vlora, and Saranda have strategies for protecting the sea from pollution, spills of various waste from ships, spills of oil, hazardous materials, or immediate pollution in case of disasters or accidents? (if YES submit it)

- 1.4 Is there a systemic interdependence of the management system for the protection of the sea from pollution, spills of various debris from ships, spills of oil, hazardous materials, or immediate pollution in the event of disasters or accidents? (if YES where it consists, present it in detail)
- 1.5 Do you have a pyramid of state institutions with relevant tasks starting from the ministry which deals with the management, monitoring, and protection of the sea from pollution, spills of various waste from ships, spills of oil, hazardous substances, or immediate pollution in case of disasters or accidents? (if YES who they are and their duties)

2 DO STATE STRUCTURES GUARANTEE THE APPLICATION OF LEGISLATION IN THE PREVENTION AND MANAGEMENT OF A SAFE ENVIRONMENTAL ENVIRONMENT IN CASE OF IMMEDIATE SEA POLLUTION?

- 2.1 Do the ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda have emergency plans for responding to accidental marine pollution from oil, hazardous materials, or the dumping of various wastes? (if YES present them in detail case by case).
- 2.2 Do the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda have a plan to enable the support of other relevant institutions if a massive fuel spill occurs and the reaction to it exceeds their capacities? (if YES submit it)
- 2.3 Is the activity of state institutions in the protection of the marine and coastal environment from accidental pollution such as oil and hazardous substances or the dumping of waste from ships, supplemented with relevant legislation and documentation according to their responsibilities? (if YES present the pyramid of institutions and their duties according to their affiliation in the protection of the sea from pollution)
- 2.4 Do Durrës Ports Shengjin, Vlora, and Saranda have a person responsible for activities related to the preparation, response, and in particular for the implementation of the emergency plan in case of any spill of fuel or hazardous substance in their marine environment? (if YES present their case by case with the concrete names appointed by the respective authorities together with the pyramid of employees who will cooperate if we have accidents).
- 2.5 Do the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda have identified areas with a high risk of accidents with marine pollution? (if YES submit it)
- 2.6 Do the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda have identified through schemes the areas with priority for protection and cleaning in case of accidents and maritime disasters? (if YES submit it);
- 2.7 Are there identified by the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda, cases of accidental incidents that have caused or endangered to cause sea and coastal pollution in our country by oil or hazardous substances? (if YES present them and the measures taken).
- 2.8 Are there intentional cases identified by the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda that have caused pollution of the sea and the coast in our country by the dumping of various waste from ships that pass into our marine waters or anchor in our ports? (if YES present them case by case and measures taken).
- 2.9 Are there intentional cases identified by the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda that have caused pollution of the sea and the coast in our country by the dumping of various wastes from the ships of our navy or fishing vessels anchored in the port? (if YES present them case by case and measures taken).
- 2.10 Are there identified by the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda cases of incidents in the private terminal ports Port of Vlora 1, Porto Romano, ERAO oil well, which have caused or endangered to cause sea and coastal pollution in our country by oil or hazardous substances or spills of various wastes? (if YES present them and the measures taken)

- 2.11 Have the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda drafted reports to the General Maritime Directorate or the Ministry of Infrastructure and Energy on the state of preparation for responding to marine pollution in case of accidents from oil spills, hazardous substances, or spills from waste vessels. different? (if YES submit annual reports on a case by case basis)
- 2.12 Do the Ports of Durrës have Shengjin, Vlora, and Saranda, data exchanges and notifications from the authorities of the homologous countries which are washed by the Ionian and Adriatic seas for cases ascertained by them of ships which have polluted or risk polluting the marine waters with spills of various wastes or spills of oil or hazardous substances? (if YES present them case by case and measures taken)
- 2.13 Is there a plan from the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda to enable and ensure compensation for damage from pollution? (if YES present it in detail)
- 2.14 Have the Ports of Durrës imposed sanctions on Shengjin, Vlora, and Saranda against marine pollutants as a result of the dumping of various wastes or the dumping of oil or hazardous substances? (if YES present it in detail)

3 DO STATE STRUCTURES HAVE THE INFRASTRUCTURE AND HUMAN RESOURCES NECESSARY TO ELIMINATE IMMEDIATE POLLUTION OF THE ION AND ADRIATIC SEA IN CASE OF AN ACCIDENT?

- 3.1 Do the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda enable the provision of a minimum level, of the pre-existence of appropriate types of tools/equipment that will be used during the response to marine pollution with oil or hazardous substances to immediately minimize pollution? (if YES list them and where they are stored or placed)
- 3.2 Do Durrës Ports Shengjin, Vlora, and Saranda have the exact area of responsibility for all onshore installations, including ports, shipyards, fuel transfer sites, marine platforms, equipment, pipelines, from which does any hazardous fuel or substance spills occur in the marine environment? (if YES present their case by case)
- 3.3 Do Durrës Ports Shengjin, Vlora, and Saranda have monitoring reports for the organization of response operations in case of any spill of fuel or hazardous substances in the marine environment? (if YES submit them)
- 3.4 Do the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda have data that all ships entering the territorial sea of the Republic of Albania, inland waters, ports, terminals, marine installations, have an emergency plan against marine pollution on board? (if YES present their case by case)
- 3.5 Have there been cases of a leak from a ship where the captain of the ship who is responsible for alerting the coastal authorities and should immediately begin efforts to control the leak has not ordered the start of the response operation or cases where there have not been available resources/tools to respond? (if YES present their case by case together with the measures taken)
- 3.6 Do Durrës Ports Shengjin, Vlora, and Saranda have a database for all national response equipment to marine oil pollution, which will be maintained to ensure readiness, availability, and safety. (if YES present this data in detail)
- 3.7 Do Durrës Ports have Shengjin, Vlora, and Saranda procedures for transport, delivery, treatment, and disposal of fuel, waste, and fuel materials as well as approved disposal sites in case of oil pollution or hazardous substances? (if YES submit them and their approval by the relevant instances ministry, prefecture, local government)
- 3.8 Have the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda conducted exercises for responding to accidents or maritime disasters from marine pollution from oil or hazardous substances? (if YES present their case by case)

- 3.9** Are the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda designated, places when in special circumstances, a damaged ship should be directed to a shelter, which may be a priority action to prevent or reduce the hERAFul effects. of a fuel spill or hazardous waste? (if YES submit it)
- 3.10** Do the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda have budgetary means to enable them to plan the financing of activities such as:
- ✓ purchase, construction, and maintenance of specialized equipment for pollution response;
 - ✓ costs for a part of the maintenance of specialized equipment for response to pollution managed by third parties;
 - ✓ costs related to administrative actions and providing logistical support to the incident management team;
 - ✓ costs related to taking response measures, when the polluter has not been identified;
 - ✓ costs related to the undertaking of reaction measures, when the polluter is not able to cover the costs of the reaction;
 - ✓ costs of risk assessment and preparation of sensitivity maps;
 - ✓ costs for the preparation of support tools for the implementation of the plan;
 - ✓ etc.
- 3.11** Do the Ports of Durrës, Shengjin, Vlora, and Saranda have data on training plans, methodologies, and curricula for the personnel participating in the response as well as the trained persons, to marine pollution with oil or hazardous substances as a result of accidents? (if YES submit them, also submit the plan and implementation of training case by case as well as the institutions that have implemented them)

OVERALL

5. Do you have a statistical data system for emergencies and the protection of the marine environment and ports in cases of contamination by oil or hazardous substances and the discharge of various wastes from ships? (if YES submit this statistical data also in the unfilled format)
6. Do you have a statistical data system for emergencies and the protection of the marine environment and ports in cases of oil pollution or injuries of immediate danger and spills and various debris from ships? (if YES submit statistics even in incomplete format)
7. What do you think is the perspective of the development of the management of the protection system of the marine environment and ports in case of pollution of the sea by oil or hazardous waste or dumping of various wastes from ships?
8. What do you think should be changed, now and in the future, in improving the marine environmental protection system of ports in case of sea pollution from oil or hazardous waste or dumping of various waste from ships?

QUESTIONNAIRE

ON PERFORMANCE AUDIT WITH THEME "IMMEDIATE ION AND ADRIATIC POLLUTION"

Addressed to: Civil Emergency and Crisis Planning and Response Sector
Prefecture: Shkodra, Lezha, Durres, Fier and Vlora

Under the Performance Audit Program "Immediate Ion and Adriatic Pollution" of the Supreme

State Audit, with no. 10/6, dated 13/05/2020, where its extension is in the Ministry of Defense; National Agency for Civil Protection with extension to 12 prefectures with civil protection centers; Ministry of Infrastructure and Energy; The General Maritime Directorate and the four ports of Durrës, Shengjin, Vlora and Saranda under its auspices; Ministry of Tourism and Environment; National Agency of Environment with Regional Environmental Directorates in 12 regions of the country, for the activity included in the period 2015-2020, Please fill out the following questionnaire, which aims to obtain opinions and information for the conduct of this audit.

Through the responses, we seek with goodwill to contribute to the clarification of the perspective of emergencies and civil protection and in cases of sea pollution, as one of the important factors in environmental protection, improving the quality of human life by promoting the most advanced experiences, safe services and efficient.

The answers to the questions should be done one by one, case by case, with explanatory arguments and comments. In addition to your opinions and comments, attached to any questions, please provide us with argumentative documents, reports, information, evidence, reports, orders, and instructions, etc.

During the elaboration, the questionnaire can be further enriched with new questions during the conversations with the responsible persons in charge of their implementation as well as the answers to the questionnaires that can be realized with citizens, private entities, and non-governmental organizations that have contributed to improving the system of protection of the seas from immediate pollution, etc.

For any further clarification we are available and for open discussions, which would help us to formulate the fullest possible opinions and recommendations for the improvement of the emergency management system and civil protection and for cases of sea pollution that will help You.

Thank you for your cooperation!

1. Key Question: Is the management of intervention in case of immediate pollution of the Ionian and Adriatic Seas a guarantee for its preservation?

1.1 Do state structures guarantee the implementation of legislation in the prevention and management of a safe environmental environment in case of immediate pollution of the Ionian and Adriatic Seas?

1.2 Do state structures have the necessary infrastructure and human resources to eliminate the immediate pollution of the Ionian and Adriatic Seas in the event of an accident?

- Briefly present the history of the development of emergencies and civil protection in your prefecture as well as the municipalities that include your institution for civil protection in general and protection of the sea from pollution, the way of creation, organization, operation, legal basis, structures, directions, and programs offered, etc., to the management of this institution for the implementation of approved tasks and programs?
- Are there prefectures with data on the establishment and the way of functioning of the permanent structures for planning and coping with civil emergencies and municipal crises that it covers on the way of organization, number of employees with their changes, emergency notification schemes, etc.? (If YES submit them in detail)
- Does the prefecture have a plan for coping with emergencies and civil protection of the county as well as its review, update, and improvement? (If YES submit it along with its revisions and updates)

- Do the prefectures have preparation plans for emergencies and civil protection in the region, for cases of sea pollution from oil or hazardous substances as well as the manner of implementation of protection measures? (if YES submit it in detail for the relevant parts)
- Are there data on prefectures from municipalities and communes for the implementation of planning and emergency response tasks and civil protection and in cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (if YES present them in detail)
- Are there defined prefectures by subordinate bodies with specific persons and addresses and telephone numbers, notification schemes and their functioning for emergencies and civil protection, and for cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (if YES submit them)
- Does the prefecture provide in its budget the necessary material and financial resources and reserves, in cases of emergencies and civil protection from disasters and cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances? (if YES present them in detail)
- Does the prefecture have the necessary and trained staff to carry out the organization, coordination of activities in cases of emergencies, and civil protection, and in cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances? (if YES present them in detail together with the structures and staff of the employees)
- Does the prefecture have sufficient and qualified personnel to pursue rehabilitation from natural or other disasters and in cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (if YES present them in detail)
- Are there reports, analyzes, or prefectural information on the situation and measures taken to monitor the implementation of tasks by municipalities for the organization, ways of intervention to act, recommendations for improving the situation, in cases of emergency and civil protection, and cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (if YES submit them in detail reports and recommendations)
- Does the prefecture have a register of specialists in the county, with whom it is consulted when deemed necessary in cases of emergencies and civil protection and cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances? (if YES present them in detail)
- Has the emergency and civil protection service been established in each county by the prefect, as an integral part of the emergency planning and response system and for cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances? (if YES present it in detail)
- Are there organized prefectures for alerting the population, state institutions, private entities, etc., in cases of emergencies and civil protection and cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances? (if YES present them in detail)
- Does the prefecture have in its inventory the necessary tools for first dealing with emergencies and cases of pollution of the sea by oil or hazardous substances? (if YES present them in detail)
- Are there planning prefectures for the way of filling with the necessary means in case of emergencies and for cases of sea pollution from oil or hazardous substances? (if YES present them in detail together with the places where these necessary tools for dealing with the situation can be obtained)
- Are there cases of sea pollution in your prefecture from urban waste, used water (sewage), oil and its by-products, hazardous waste, etc.? (if YES present their case by case and the measures taken to clean and eliminate them)
- Is there pollution in your prefecture from urban waste, used water (sewage), oil and its by-products, hazardous waste, etc.? (if YES present their case by case and the measures taken to clean and eliminate them)
- Are there cases in your prefecture of sea pollution from oil spills or hazardous waste in the port located area that covers your prefecture with consequences in the pollution of the

marine environment and the coast? (if YES present their case by case and measures taken to eliminate them)

- Have there been cases of carrying out the process of cleaning the seawater from pollution as well as from the spill of oil or hazardous waste? (if YES present case by case and their costs)
- Are there any problems with seawater pollution from the port basins located in the area covered by your prefecture? (if YES submit them)
- Have you requested the application of punitive measures against marine pollutants? (if YES you present their case by case and their progress)
- Have you conducted questionnaires with the citizen, private entities, etc., in obtaining opinions on the quality of service provided by state structures on how to manage, cope with and eliminate emergencies? (if YES for what, submit their results)?
- Have you conducted questionnaires with the citizen, private entities on pollution and purity of marine waters? (if YES for what, submit their results)?
- What do you think is the perspective of the development of the administration of the emergency system and civil protection?
- What do you think needs to be changed, now and in the future, in improving the purity and quality of marine waters as well as in managing cases of sea pollution from oil or hazardous substances to preserve the environment, protect human health, develop economic activities, development of water sports, tourism and biodiversity conservation?

Thank you for your cooperation!

5. WORKING GROUP AND HIERARCHICAL RESPONSIBILITIES

- a) Rinald Muça, / group leader
- b) Alfred Zylfi, / member
- c) Elfrida Agolli, / member