

Rregullorja (KE) nr. 300/2008 e Parlamentit European dhe e Këshillit, datë 11 mars 2008, për rregullat e përbashkëta në fushën e sigurimit të aviacionit civil, e cila shfuqizon Rregulloren (KE) nr. 2320/2002 (Tekst kuptimi i të cilit ka lidhje me ZEE)

Gazeta Zyrtare L 097 , 09/04/2008 fq. 0072 - 0084

Rregullorja (KE) nr. 300/2008 e Parlamentit European dhe e Këshillit, datë 11 mars 2008, për rregullat e përbashkëta në fushën e sigurimit të aviacionit civil, e cila shfuqizon Rregulloren (KE) nr. 2320/2002 (Tekst kuptimi i të cilit ka lidhje me ZEE)

PARLAMENTI EUROPIAN DHE KËSHILLI I BASHKIMIT EUROPIAN,

Duke pasur parasysh Traktatin Themelues të Komunitetit European dhe në veçanti paragrafin 2 të nenit 80 të tij,

Duke pasur parasysh propozimin e Komisionit,

Duke pasur parasysh opinionin e Komitetit Ekonomik dhe Social European [1],

Pas konsultimit me Komitetin e Rajoneve,

Duke vepruar në përputhje me procedurën e përcaktuar në nenin 251 të traktatit [2], duke pasur parasysh tekstin e përbashkët të miratuar nga Komiteti i Pajtimit më 16 janar 2008.

Duke pasur parasysh se:

(1) Me qëllim mbrojtjen e personave dhe mallrave brenda Bashkimit European, veprimet e ndërhyrjes së paligjshme në avionët civil që rrezikojnë sigurimin e aviacionit civil duhet të parandalohen me anë të krijimit të rregullave të përbashkëta për mbrojtjen e aviacionit civil. Ky objektivi duhet të arrihet me vendosjen e rregullave të përbashkëta dhe standardeve të përbashkëta bazë mbi sigurimin e aviacionit, si dhe mekanizmave për monitorimin e zbatimit të kërkesave ligjore.

(2) Në interes të sigurimit në aviacionin civil në përgjithësi dëshirohet të krijohet baza për një interpretim të përbashkët të Shtojcës 17 të Konventës së Çikagos mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar të 7 dhjetorit 1944.

(3) Rregullorja (KE) nr. 2320/2002 e Parlamentit European dhe e Këshillit, datë 16 dhjetor 2002 që krijon rregullat e përbashkëta në fushën e sigurimit të aviacionit civil [3] është miratuar si rezultat i ngjarjeve të 11 shtatorit 2001 në Shtetet e Bashkuara. Nevojitet një përjasje e përbashkët në fushën e sigurimit në aviacionin civil dhe duhet t'u kushtohet rëndësi mjeteve më efektive të dhënies së ndihmës pas akteve terroriste që kanë ndikim të konsiderueshëm në fushën e transportit.

(4) Përmbajtja e Rregullores (KE) nr. 2320/2002 duhet të rishikohet duke marrë parasysh përvojën e fituar dhe vetë rregullorja duhet të shfuqizohet dhe zëvendësohet nga kjo rregullore, duke kërkuar thjeshtimin, harmonizimin dhe qartësimin e normave ekzistuese dhe përmirësimin e niveleve të sigurimit.

(5) Për shkak të nevojës për më tepër fleksibilitet në marrjen e masave dhe procedurave të sigurimit, me qëllim përmbushjen e vlerësimeve të rrezikut në rritje dhe lejimin e futjes së teknologjive të reja, kjo rregullore duhet të parashtrijë parimet bazë të asaj që duhet të realizohet, me qëllim mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, pa hyrë në hollësira teknike dhe procedurale mbi mënyrën sesi duhet të zbatohen.

(6) Kjo rregullore duhet të zbatohet për aeroportet që i shërbejnë aviacionit civil e që ndodhen në territorin e një Shteti Anëtar për operatorët që ofrojnë shërbime në këto aeroporte dhe njësitë që sigurojnë mallra dhe/ose shërbime për këto aeroporte ose nëpërmjet këtyre aeroporteve.

(7) Pa cenuar Konventën për veprat penale dhe disa akte të tjera të kryera në bordin e avionëve, Tokio, 1963, Konventën për luftën kundër sekustrimit të paligjshëm të avionëve, Hagë, 1970, dhe Konventën për shtypjen e akteve të paligjshme kundër sigurimit të aviacionit civil, Montreal 1971, kjo rregullore duhet të mbulojë edhe masat e sigurimit që zbatohen në bordin e një avioni ose gjatë një fluturimi për transportuesit ajrorë të Komunitetit.

(8) Çdo Shtet Anëtar ruan të drejtën për të vendosur nëse duhet të dislokojë punonjës sigurimi gjatë fluturimit në avionët e regjistruar në atë Shtet Anëtar dhe në fluturime të transportuesve ajrorë të licencuar nga ai, si dhe për të garantuar në përputhje me paragrafin 4.7.7 të Shtojcës 17 të Konventës së Çikagos për Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe sipas kushteve të asaj Konvente se këta punonjës janë personel shtetëror i zgjedhur dhe i trajnuar për qëllime të posaçme, duke marrë parasysh aspektet e kërkuara të sigurisë dhe sigurimit në bordin e një avioni.

(9) Tipet e ndryshme të aviacionit civil nuk paraqesin domosdoshmërisht të njëjtin nivel rreziku. Në vendosjen e standardeve të përbashkëta bazë mbi sigurimin e aviacionit, përmasa e avionit, natyra e funksionimit dhe/ose shpeshësia e operacioneve të aeroporteve duhet të merren në konsideratë, me synim lejimin e dhënies së kufizimeve.

(10) Shtetet Anëtare duhet të lejohen mbi bazën e një vlerësimi rreziku, të zbatojnë masa më të rrepta sesa ato të përcaktuara në këtë rregullore.

(11) Vendet e treta mund të kërkojnë zbatimin e masave që ndryshojnë nga ato të përcaktuara në këtë rregullore në lidhje me fluturimet nga një aeroport të një Shteti Anëtar në ose mbi atë vend të tretë. Megjithatë, pa cenuar asnjë marrëveshje dypalëshe në të cilën Komuniteti është palë, Komisionit duhet t'i krijohet mundësia të shqyrtojë masat e kërkuara nga vendi i tretë.

(12) Megjithëse brenda një Shteti Anëtar të vetëm mund të ketë dy ose më shumë organe të përfshira në sigurimin e aviacionit, çdo Shtet Anëtar duhet të caktojë një autoritet të vetëm përgjegjës për bashkërendimin dhe monitorimin e zbatimit të standardeve të sigurimit.

(13) Me qëllim përcaktimin e përgjegjësive për zbatimin e standardeve të përbashkëta bazë mbi sigurimin e aviacionit dhe për përshkrimin se cilat masa kërkojnë për këtë qëllim nga operatorët dhe subjektet e tjera, çdo Shtet Anëtar duhet të hartojë një program kombëtar të sigurimit të aviacionit civil. Për më tepër, çdo operator aeroporti, transportues ajror dhe subjekt që zbaton standardet e sigurimit të aviacionit duhet të hartojë, zbatojë dhe garantojë vazhdimin e një programi sigurimi, me qëllim që të përmbushë këtë rregullore si dhe me çdo program kombëtar të aviacionit civil që është i zbatueshëm.

(14) Me qëllim monitorimin e respektimit të kësaj rregulloreje dhe programit kombëtar të sigurimit të aviacionit civil, çdo Shtet Anëtar duhet të hartojë dhe garantojë zbatimin e një programi kombëtar për të kontrolluar nivelin dhe cilësinë e sigurimit të aviacionit civil.

(15) Me qëllim monitorimin e zbatimit të kësaj rregulloreje nga Shtetet Anëtare dhe bërjen e rekomandimeve mbi përmirësimin e sigurimit të aviacionit, Komisioni duhet të kryejë inspektime, duke përfshirë inspektime të befasishme.

(16) Si rregull i përgjithshëm, Komisioni duhet t'i publikojë masat që kanë ndikim të drejtpërdrejtë tek pasagjerët. Aktet zbatuese që përcaktojnë masat dhe procedurat për zbatimin e standardeve të përbashkëta bazë mbi sigurimin e aviacionit, të cilat përmbajnë informacion sensitiv për sigurimin, së bashku me raportet e inspektimit të Komisionit dhe përgjigjet e autoriteteve përkatëse duhet të

konsiderohen si informacion i klasifikuar i BE-së sipas kuptimit të Vendimit të Komisionit 2001/844/KE, KEQÇ, Euratom, datë 29 nëntor 2001, që ndryshon rregulloren e brendshme të tij [4]. Këto informacione nuk duhet të publikohen dhe duhet të vihen në dispozicion vetëm për operatorët dhe subjektet me interes të ligjshëm.

(17) Masat e nevojshme për zbatimin e kësaj rregulloreje duhet të miratohen në përputhje me Vendimin e Këshillit 1999/468/KE, datë 28 qershor 1999, që përcakton procedurat për ushtrimin e kompetencave zbatuese të dhëna Komisionit [5].

(18) Në veçanti, Komisioni duhet të autorizohet të miratojë masat e përgjithshme që ndryshojnë elementet jothelbësore të standardeve të përbashkëta bazë që i plotësojnë ato, të caktojë kritere që lejojnë Shtetet Anëtare të heqin dorë nga standardet e përbashkëta bazë dhe të miratojnë masa alternative sigurimi e specifikime për programet kombëtare të kontrollit të cilësisë. Meqë këto masa janë të një objekti të përgjithshëm dhe planifikohen për të ndryshuar elementet jothelbësore të kësaj rregulloreje dhe që e plotësojnë atë me elemente të reja jothelbësore, ato duhet të miratohen në përputhje me procedurën e shqyrtimit të hollësishëm të parashikuar në nenin 5 (a) të Vendimit 1999/468/KE.

(19) Kur për arsye të domosdoshme urgjence, afatet kohore normale për procedurën e shqyrtimit të hollësishëm nuk mund të respektohen, Komisioni mund të zbatojë procedurën e përshpejtuar të parashikuar në paragrafin 6 të nenit 5a të Vendimit 1999/468/KE për miratimin e rregullave të përbashkëta mbi mbrojtjen e aviacionit civil.

(20) Duhet çuar më përpara synimi i pasjes së "një kontrolli të vetëm të pasagjerëve në fillim të fluturimit" për të gjitha fluturimet brenda Bashkimit Europian.

(21) Për më tepër nuk duhet të jetë i nevojshëm rikontroli i pasagjerëve ose bagazheve të tyre që mbërrijnë në fluturimet nga vendet e treta, të cilat kanë standarde të sigurimit të aviacionit të njëjta me ato të përcaktuara nga kjo rregullore. Rrjedhimisht, pa cenuar të drejtën e çdo Shteti Anëtar për të zbatuar masa më të rrepta ose kompetencat përkatëse të Komunitetit dhe të Shteteve Anëtare, duhet të inkurajohen vendimet e Komisionit dhe kur është e nevojshme, marrëveshjet ndërmjet Komunitetit dhe vendeve të treta që pranojnë se standardet e sigurimit të zbatuara në vendin e tretë janë të njëjtame standardet e përbashkëta, meqë këto e çojnë përpara synimin e pasjes të një kontrolli të vetëm të pasagjerëve në fillim të fluturimit.

(22) Kjo rregullore nuk cenon zbatimin e rregullave mbi sigurimin e aviacionit, përfshirë edhe rregullat për transportin e mallrave të rrezikshme.

(23) Duhet të parashikohen sanksione për shkelje të dispozitave të kësaj rregulloreje. Këto sanksione që mund të jenë të një natyre civile ose administrative duhet të jenë efektive, proporcionale dhe parandaluese.

(24) Deklarata Ministrore mbi Aeroportin e Gjibraltarit e miratuar në Kordoba më 18 shtator 2006 gjatë takimit të parë ministror të Forumit të Dialogut mbi Gjibraltarin, zëvendëson Deklaratën e Përbashkët mbi Aeroportin e Gjibraltarit të miratuar në Londër më 2 dhjetor 1987, dhe nëse kjo zbatohet plotësisht atëherë do të konsiderohet e zbatuar edhe Deklarata e vitit 1987.

(25) Meqë objektivat e kësaj rregulloreje, pra për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme dhe për krijimin e një baze për interpretim të përbashkët të Shtojcës 17 të Konventës së Çikagos mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, nuk mund të arrihen në nivel të mjaftueshëm nga Shtetet Anëtare dhe rrjedhimisht, për shkak të shkallës dhe ndikimeve të kësaj rregulloreje, mund të arrihen më mirë në nivel Komuniteti, Komuniteti mund të miratojë masa në përputhje me parimin e subsidiaritetit të përcaktuar në nenin 5 të traktatit. Në përputhje me parimin e proporcionalitetit që përcaktohet në këtë nen, kjo rregullore nuk tejkalon atë që është e nevojshme për arritjen e këtyre objektivave,

KANË MIRATUAR KËTË RREGULLORE:

Neni 1 Objektivat

1. Kjo rregullore përcakton rregullat e përbashkëta për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme që rrezikojnë sigurimin e aviacionit civil.

Ajo siguron gjithashtu bazën për një interpretim të përbashkët të Shtojcës 17 të Konventës së Çikagos mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

2. Mjetet e arritjes së objektivave të përcaktuara në paragrafin 1 janë:

- (a) caktimi i rregullave të përbashkëta dhe standardeve të përbashkëta bazë mbi sigurimin e aviacionit;
- (b) mekanizmat për monitorimin e zbatimit të tyre.

Neni 2 Fusha e Zbatimit

1. Kjo rregullore zbatohet për sa më poshtë:

- (a) të gjitha aeroportet ose pjesë të aeroporteve të ndodhura në territorin e një Shteti Anëtar që nuk përdoren ekskluzivisht për qëllime ushtarake;
- (b) të gjithë operatorët, duke përfshirë transportuesit ajrorë, të cilët ofrojnë shërbime në aeroportet e përmendura në germën "a";
- (c) të gjitha subjektet që zbatojnë standardet e sigurimit të aviacionit që operojnë nga mjediset e ndodhura brenda ose jashtë mjediseve të aeroporteve dhe ofrojnë mallra dhe/ose shërbime në aeroportet e përmendura në germën "a" ose nëpërmjet aeroporteve të përmendura në germën "a".

2. Pranohet se zbatimi i kësaj "rregulloreje për aeroportin e Gjibraltarit nuk cenon pozitat ligjore përkatëse të Mbretërisë së Spanjës dhe Mbretërisë së Bashkuar në lidhje me konfliktin për sovranitetin mbi territorin ku ndodhet aeroporti.

Neni 3 Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj rregulloreje:

1. "aviacion civil" nënkupton çdo operacion ajror të kryer nga avioni civil, duke përjashtuar operacionet e kryera nga avioni i shtetit të përmendur në nenin 3 të Konventës së Çikagos mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar;

2. "sigurim aviacioni" nënkupton ndërthurjen e masave dhe burimeve njerëzore dhe materiale të synuara për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, të cilat rrezikojnë sigurimin e aviacionit civil;

3. "operator" nënkupton një person, organizatë ose ndërmarrje të angazhuar ose që ofron të angazhohet në një operacion të transportit ajror;

4. "transportues ajror" nënkupton një ndërmarrje transporti ajror që ka një licencë shfrytëzimi të vlefshme ose licencë të barazvlefshme;

5. "transportues ajror i Komunitetit" nënkupton një transportues ajror që ka një licencë shfrytëzimi të vlefshme të lëshuar nga një Shtet Anëtar në përputhje me Rregulloren e Këshillit (KE) nr. 2407/92, datë 23 korrik 1992, për licencimin e transportuesve ajrorë [6];

-
6. "subjekt" nënkupton një person, organizatë ose ndërmarrje që nuk është operator;
 7. "artikuj të ndaluar" nënkupton armët, lëndët plasëse ose aparate, artikuj a substanca të tjera të rrezikshme që mund të përdoren për kryerjen e një akti të ndërhyrjes së paligjshme, i cili rrezikon sigurimin e aviacionit civil;
 8. "kontroll" nënkupton përdorimin e mjeteve teknike ose mjeteve të tjera që përdoren me synim identifikimin dhe/ose zbulimin e artikujve të ndaluar;
 9. "kontroll sigurimi" nënkupton përdorimin e mjeteve përmes të cilave mund të parandalohet futja e artikujve të ndaluar;
 10. "kontroll i hyrjes" nënkupton përdorimin e mjeteve përmes të cilave mund të parandalohet hyrja e personave të paautorizuar ose automjeteve të paautorizuara, ose e të dyjave;
 11. "pjesë ajrore" nënkupton zonën e lëvizjes së një aeroporti, terreni ose ndërtesat afër tij ose pjesë të tyre ku hyrja është e kufizuar;
 12. "pjesë tokësore" nënkupton ato pjesë të një aeroporti, terreni ose ndërtesat afër tij ose pjesë të tyre që nuk janë zonë ajrore;
 13. "zonë e kufizuar sigurimi" nënkupton atë zonë të pjesës ajrore ku, krahas kufizimit të hyrjes, zbatohen standarde të tjera shtesë të sigurimit të aviacionit;
 14. "zonë e demarkuar" nënkupton një zonë që veçohet përmes kontrollit të hyrjes ose nga zonat e kufizuara të sigurimit, ose nëse vetë zona e demarkuar është zonë e kufizuar sigurimi, nga zona të tjera të kufizuara të sigurimit të një aeroporti;
 15. "kontroll historiku" nënkupton një kontroll të regjistruar të identitetit të një personi, duke përfshirë gjendjen gjyqësore penale si pjesë e vlerësimit të përshtatshmërisë së një individi për hyrjen i pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurimit;
 16. "pasagjerë, bagazh, ngarkesa ose postë e transferuar" nënkupton pasagjerët, bagazhin, ngarkesat ose postën që niset me një avion të ndryshëm nga ai me të cilin kanë mbërritur;
 17. "pasagjerë, bagazh, ngarkesa ose postë transit" nënkupton pasagjerët, bagazhin, ngarkesat ose postën që niset me të njëjtin avion me të cilin kanë mbërritur;
 18. "pasagjer potencialisht shqetësues" nënkupton një pasagjer i cili është i dëbuar, një person që konsiderohet i papranueshëm për arsye emigrimi, ose një person i shoqëruar ligjërisht;
 19. "bagazh kabine" nënkupton bagazhin e synuar për transport në kabinën e një avioni;
 20. "bagazh në seksionin e ngarkesës" nënkupton bagazhin e synuar për transport në seksionin e ngarkesës së një avioni ;
 21. "bagazhi i shoqëruar në seksionin e ngarkesës" nënkupton bagazhin e transportuar në seksionin e ngarkesës së një avioni që është regjistruar për në fluturim nga një pasagjer që udhëton në po atë fluturim;
 22. "postë e transportuesit ajror" nënkupton postën e cila e ka origjinën dhe destinacionin po te një transportues ajror;

-
23. "materiale të transportuesit ajror" nënkupton materialet origjina dhe destinacioni i të cilave janë tek një transportues ajror, ose që përdoren nga një transportues ajror;
24. "postë" nënkupton dërgesat e korrespondencës dhe artikujve të tjerë të ndryshëm nga posta e transportuesit ajror, të dorëzuara nga shërbimet postare dhe të destinuara për shpërndarje nga shërbimet postare, në përputhje me rregullat e Unionit Postar Universal;
25. "ngarkesë" nënkupton çdo send të destinuar për transport në një avion dhe që nuk është bagazh, postë, postë e transportuesit ajror, materiale të transportuesit ajror dhe furnizime të fluturimit;
26. "kontrollor sigurimi të ngarkesës dhe postave" nënkupton një transportues ajror, agjent, dërgues ngarkesash ose çdo subjekt tjetër që garanton kontrollin e sigurimit në lidhje me ngarkesat ose postën;
27. "dërgues i mallrave për transport ajror" nënkupton një dërgues që nis ngarkesën ose postën për llogari të vet dhe procedurat e të cilit përmbushin rregullat dhe standardet e përbashkëta të sigurimit të mjaftueshme për të lejuar transportin e ngarkesës ose postës në çdo avion;
28. "dërgues për transport ekskluziv" nënkupton një dërgues që nis ngarkesën ose postën për llogari të vet dhe procedurat e të cilit përmbushin rregullat dhe standardet e përbashkëta të sigurimit, të mjaftueshme për të lejuar transportin e ngarkesës në avion për transportin e ngarkesave ose postës, ose të postës në avion për transportin e ngarkesave ose postës;
29. "kontroll sigurimi i avionit " nënkupton një kontroll të atyre pjesëve të mjediseve të brendshme të avionit ku mund të kenë hyrë pasagjerët, së bashku me një kontroll të seksionit të ngarkesës të avionit, me qëllim zbulimin e artikujve të ndaluar dhe ndërhyrjeve të paligjshme në avion;
30. "kontroll fizik sigurimi i avionit " nënkupton një kontroll të pjesës së brendshme dhe pjesës së jashtme të arritshme të avionit, me qëllim zbulimin e artikujve të ndaluar dhe ndërhyrjeve të e paligjshme që rrezikojnë sigurimin e avionit;
31. "punonjës sigurimi gjatë fluturimit" nënkupton një person që punësohet nga një shtet për të udhëtuar në një avion të një transportuesi ajror të licencuar nga ai, me qëllim mbrojtjen e atij avioni dhe të njerëzve brenda tij nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme që rrezikojnë sigurimin e fluturimit.

Neni 4

Standardet e përbashkëta bazë

1. Standardet e përbashkëta bazë për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme që rrezikojnë sigurimin e aviacionit civil janë siç përcaktohen në shtojcë.

Standardet shtesë të përbashkëta bazë, të cilat nuk parashikohen me hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje, duhet të shtohen në shtojcë në përputhje me procedurën e përmendur në nenin 251 të traktatit.

2. Masat e përgjithshme të planifikuara për të ndryshuar elementet jothelbësore të standardeve të përbashkëta bazë të përmendura në paragrafin 1 që i plotësojnë ato, miratohen në përputhje me procedurën e shqyrtimit të hollësishëm të përmendur në paragrafin 3 të nenit 19.

Këto masa të përgjithshme kanë lidhje me:

- (a) metodat e lejuara të kontrollit;
- (b) kategoritë e artikujve që mund të ndalohen;
- (c) për sa i takon kontrollit të hyrjes, arsyet për dhënien e të drejtës për të hyrë në pjesën ajrore dhe zonat e kufizuara të sigurimit;

-
- (d) metodat e lejuara për këqyrjen e automjeteve, kontrollet e sigurimit të avionëve dhe kontrollet fizike të sigurimit të avionëve;
 - (e) kriteret për njohjen e barasvlefshmërisë së standardeve të sigurimit të vendeve të treta;
 - (f) kushtet me të cilat ngarkesat dhe posta kontrollohen ose u nënshtrohen kontrolleve të tjera të sigurimit, si dhe procesi për miratimin ose caktimin e kontrollorëve të sigurimit të ngarkesave dhe postës, dërguesve të mallrave për transport ajror dhe dërguesve për transport ekskluziv;
 - (g) kushtet me të cilat posta e transportuesit ajror dhe materialet e transportuesit ajror kontrollohen ose u nënshtrohen kontrolleve të tjera të sigurimit;
 - (h) kushtet me të cilat furnizimet e fluturimit dhe furnizimet e aeroportit kontrollohen ose u nënshtrohen kontrolleve të tjera të sigurimit, si dhe procesi për miratimin ose caktimin e furnitorëve të rregulluar dhe furnitorëve të njohur;
 - (i) kriteret për caktimin e pjesëve kritike të zonave të kufizuara të sigurimit;
 - (j) kriteret për rekrutimin e personelit dhe metodat e trajnimit;
 - (k) kushtet me të cilat mund të zbatohen procedurat e veçanta të sigurimit ose përjashtimet nga kontrollet e sigurimit; dhe
 - (l) çdo masë të përgjithshme të caktuar për të ndryshuar elementet jothelbësore të standardeve të përbashkëta bazë të përmendura në paragrafin 1 që i plotësojnë ato, e paparashikuar në datën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.
- Për arsye të domosdoshme urgjence, Komisioni mund të përdorë procedurën e përshpejtuar të përmendur në paragrafin 4 të nenit 19.

3. Masat e hollësishme për zbatimin e standardeve të përbashkëta bazë të përmendura në paragrafin 1 dhe masat e përgjithshme të përmendura në paragrafin 2 përcaktohen në përputhje me procedurën e parashikuar në paragrafin 2 të nenit 19.

Këto përfshijnë:

- (a) kërkesën dhe procedurën për kontroll;
- (b) një listë të artikujve të ndaluar;
- (c) kërkesën dhe procedurën për kontrollin e hyrjes;
- (d) kërkesën dhe procedurën për këqyrjen e automjeteve, kontrollet e sigurimit të avionëve dhe kontrollet fizike të sigurimit të avionëve;
- (e) vendime për njohjen e barasvlefshmërisë së standardeve të sigurimit të zbatuara në një vend të tretë;
- (f) në lidhje me ngarkesat dhe postën, procedurat për miratimin ose caktimin dhe detyrimet që duhet të përmbushen nga kontrollorë të sigurimit të ngarkesave dhe postës, dërgues të mallrave për transport ajror dhe dërgues për transport ekskluziv;
- (g) kërkesa dhe procedura për kontrollet e sigurimit të postës së transportuesit ajror dhe materialet e transportuesit ajror;
- (h) në lidhje me furnizimet e fluturimit dhe furnizimet e aeroportit, procedurat për miratimin ose caktimin dhe detyrimet që duhet të përmbushen nga furnitorët e rregulluar dhe furnitorët e njohur;
- (i) përkufizimi i pjesëve kritike të zonave të kufizuara të sigurimit;
- (j) rekrutimi i personelit dhe kërkesat e trajnimit;
- (k) procedurat e veçanta të sigurimit ose përjashtimet nga kontrollet e sigurimit;
- (l) specifikimet teknike dhe procedurat për miratimin dhe përdorimin e pajisjeve të sigurimit; dhe
- (m) kërkesa dhe procedura në lidhje me pasagjerët potencialisht shqetësues.

4. Komisioni, me anë të ndryshimit të kësaj rregulloreje nëpërmjet një vendimi në përputhje me procedurën e shqyrtimit të hollësishëm të përmendur në paragrafin 3 të nenit 19, përcakton kriteret për t'i lejuar Shtetet Anëtare të devijojnë nga standardet e përbashkëta bazë të përmendura në paragrafin 1 dhe për të miratuar masa alternative sigurimi që garantojnë një nivel të mjaftueshëm mbrojtjeje mbi bazën e një vlerësimi lokal rreziku. Këto masa alternative justifikohen me arsye që lidhen me përmasën e avionit ose me natyrën, shkallën ose shpeshtësinë e operacioneve ose aktiviteteve të tjera përkatëse.

Për arsye të domosdoshme urgjence Komisioni mund të përdorë procedurën e përshpejtuar të përmendur në paragrafin 4 të nenit 19.

Shtetet Anëtare informojnë Komisionin në lidhje me këto masa.

5. Shtetet Anëtare garantojnë zbatimin në territorin e tyre të standardeve të përbashkëta bazë të përmendura në paragrafin 1. Kur një Shtet Anëtar ka arsye të besojë se niveli i sigurimit të aviacionit është cenuar nëpërmjet një shkeljeje sigurie, ai garanton marrjen e masave të përshtatshme dhe të menjëhershme për ta ndrequr shkeljen dhe për të garantuar sigurimin e vazhdueshëm të aviacionit civil.

Neni 5

Kostot e sigurimit

Në bazë të rregullave përkatëse të legjislacionit të Komunitetit, çdo Shtet Anëtar mund të përcaktojë në cilat rrethana dhe në cilën shkallë kostot e masave të sigurimit të marra sipas kësaj rregulloreje për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme duhet të përballohen nga shteti, subjektet e aeroportit, transportuesit ajrorë dhe agjencitë e tjera përgjegjëse ose përdoruesit. Sipas rastit dhe në pajtim me legjislacionin e Komunitetit, Shtetet Anëtare mund të kontribuojnë me përdoruesit për kostot e masave më të rrepta të sigurimit të marra sipas kësaj rregulloreje. Në shkallën më të lartë të mundur, çdo pagesë ose transfertë e kostove të sigurimit lidhet drejtpërdrejt me kostot e ofrimit të shërbimeve përkatëse të sigurimit dhe planifikohet për të shlyer jo më shumë sesa kostot përkatëse të përfshira.

Neni 6

Masat më të rrepta të zbatuara nga Shtetet Anëtare

1. Shtetet Anëtare mund të zbatojnë masa më të rrepta sesa standardet e përbashkëta bazë të përmendura në nenin 4. Për këtë qëllim, ato veprojnë mbi bazën e një vlerësimi rreziku dhe në përputhje me legjislacionin e Komunitetit. Këto masa janë të zbatueshme, objektive, jodiskriminuese dhe proporcionale me rrezikun që trajtohet.

2. Shtetet Anëtare informojnë Komisionin për këto masa sa më parë që të jetë e mundur pas zbatimit të tyre. Me marrjen e këtij informacioni, Komisioni ua transmeton atë Shteteve të tjera Anëtare.

3. Nuk është e nevojshme që Shtetet Anëtare ta informojnë Komisionin kur masat përkatëse kufizohen në një fluturim të caktuar në një datë specifike.

Neni 7

Masat e sigurimit të kërkuara nga vendet e treta

1. Pa cenuar asnjë marrëveshje dypalëshe në të cilën Komuniteti është palë, një Shtet Anëtar ia njofton Komisionit masat e kërkuara nga një vend i tretë nëse ato ndryshojnë nga standardet e përbashkëta bazë të përmendura në nenin 4, në lidhje me fluturimet nga një aeroport në një Shtet Anëtar në atë vend të tretë ose mbi të.

2. Me kërkesën e Shtetit Anëtar përkatës ose me iniciativën e vet, Komisioni shqyrton zbatimin e çdo mase të njoftuar sipas paragrafit 1 dhe në përputhje me procedurën e përmendur në paragrafin 2 të nenit 19 mund të përgatisë një përgjigje të përshtatshme për vendin e tretë përkatës.

3. Paragrafët 1 dhe 2 nuk zbatohen nëse:

(a) Shteti Anëtar përkatës zbaton masat e duhura në përputhje me nenin 6; ose

(b) kërkesa e vendit të tretë kufizohet në një fluturim të caktuar në një datë specifike.

Neni 8

Bashkëpunimi me Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil

Pa cenuar nenin 300 të traktatit, Komisioni mund të miratojë një Memorandum Mirëkuptimi mbi auditimet me Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO), me qëllim shmangien e monitorimit të dyfishtë të respektimit nga Shtetet Anëtare të Shtojcës 17 të Konventës së Çikagos mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

Neni 9

Autoriteti përkatës

Kur brenda një Shteti Anëtar përfshihen dy ose më shumë organe në sigurimin e aviacionit civil, Shteti Anëtar cakton një autoritet të vetëm (në vijim i quajtur autoriteti përkatës) si përgjegjës për bashkërendimin dhe monitorimin e zbatimit të standardeve të përbashkëta bazë të përmendura në nenin 4.

Neni 10

Programi kombëtar i sigurimit të aviacionit civil

1. Çdo Shtet Anëtar harton, zbaton dhe garanton vazhdimin e një programi kombëtar të sigurimit të aviacionit civil.

Ky program përcakton përgjegjësitë për zbatimin e standardeve të përbashkëta bazë të përmendura në nenin 4 dhe përshkruan masat e kërkuara nga operatorët dhe subjektet për këtë qëllim.

2. Autoriteti përkatës vë në dispozicion me shkrim mbi bazën e "njohurive" pjesët përkatëse të programit të tij kombëtar të aviacionit civil për operatorët dhe subjektet që çmon të kenë interes të ligjshëm.

Neni 11

Programi kombëtar i kontrollit të cilësisë

1. Çdo Shtet Anëtar harton, zbaton dhe garanton vazhdimin e një programi kombëtar të kontrollit të cilësisë.

Ky program i jep mundësinë Shtetit Anëtar të kontrollojë cilësinë e sigurimit të aviacionit civil, me qëllim respektimin e rregullores dhe të programit të tij kombëtar të sigurimit të aviacionit civil.

2. Specifikimet për programin kombëtar të kontrollit të cilësisë miratohen duke ndryshuar këtë rregullore nëpërmjet shtesës së një shtojcei, në përputhje me procedurën e shqyrtimit të hollësishëm të përmendur në paragrafin 3 të nenit 19.

Për arsye të domosdoshme urgjence, Komisioni mund të përdorë procedurën e përshpejtuar të përmendur në paragrafin 4 të nenit 19.

Programi lejon zbulimin e shpejtë dhe korrigjimin e defekteve. Ai garanton gjithashtu që të gjitha aeroportet, operatorët dhe subjektet përgjegjëse për zbatimin e standardeve të sigurimit të aviacionit që ndodhen në territorin e Shtetit Anëtar përkatës, të monitorohen rregullisht drejtpërdrejt ose nën mbikëqyrjen e autoritetit përkatës.

Neni 12

Programi i sigurimit i aeroportit

1. Çdo operator aeroporti harton, zbaton dhe garanton vazhdimin e një programi të sigurimit të aeroportit.

Ky program përshkruan metodat dhe procedurat që duhet të ndiqen nga operatori i aeroportit, me qëllim zbatimin e kësaj rregulloreje dhe të programit kombëtar të sigurimit të aviacionit civil të Shtetit Anëtar në të cilin ndodhet aeroporti.

Programi përfshin dispozitat e kontrollit të brendshëm të cilësisë që përshkruan mënyrën sesi respektimi i këtyre metodave dhe procedurave duhet të monitorohet nga operatori i aeroportit.

2. Programi i sigurimit të aeroportit i paraqitet autoritetit përkatës që mund të ndërmarrë masa të mëtejshme, sipas rastit.

Neni 13

Programi i sigurimit i transportuesit ajror

1. Çdo transportues ajror harton, zbaton dhe garanton vazhdimin e një programi të sigurimit të transportuesit ajror.

Ky program përshkruan metodat dhe procedurat që duhet të ndiqen nga transportuesi ajror, me qëllim zbatimin e kësaj rregulloreje dhe të programit kombëtar të sigurimit të aviacionit civil të Shtetit Anëtar nga i cili ofron shërbime.

Programi përfshin dispozitat e kontrollit të brendshëm të cilësisë që përshkruan mënyrën sesi respektimi i këtyre metodave dhe procedurave duhet të monitorohet nga transportuesi ajror.

2. Sipas kërkesës, programi i sigurimit i transportuesit ajror i paraqitet autoritetit përkatës që mund të ndërmarrë masa të mëtejshme, sipas rastit.

3. Kur një program i sigurimit i transportuesit ajror të Komunitetit vleftësohet nga autoriteti përkatës i Shtetit Anëtar që jep licencën e shfrytëzimit, transportuesi ajror njihet nga të gjitha Shtetet Anëtare sikur të ketë përmbushur kërkesat e paragrafit 1. Kjo nuk cenon të drejtën e një Shteti Anëtar për të kërkuar nga një transportues ajror informacione për zbatimin e:

(a) masave të sigurimit të zbatuara nga ai Shtet Anëtar sipas nenit 6; dhe/ose

(b) procedurave lokale që janë të zbatueshme në aeroportet ku kryhen shërbimet.

Neni 14

Programi i sigurimit i subjektit

1. Çdo subjekt që sipas programit kombëtar të sigurimit të aviacionit civil të përmendur në nenin 10 duhet të zbatojë standardet e sigurimit të aviacionit harton, zbaton dhe garanton vazhdimin e një programi sigurimi.

Ky program përshkruan metodat dhe procedurat që duhet të ndiqen nga subjekti, me qëllim zbatimin e programit kombëtar të sigurimit të aviacionit civil të Shtetit Anëtar në lidhje me operacionet e tij në Shtetin Anëtar.

Programi përfshin dispozitat e kontrollit të brendshëm të cilësisë që përshkruajnë mënyrën sesi zbatimi i këtyre metodave dhe procedurave duhet të monitorohet nga vetë subjekti.

2. Sipas kërkesës, programi i sigurimit i subjektit që zbaton standardet e sigurimit të aviacionit i paraqitet autoritetit përkatës që mund të marrë masa të mëtejshme, sipas rastit.

Neni 15

Inspektimet e Komisionit

1. Komisioni, në bashkëpunim me autoritetin përkatës të Shtetit Anëtar përkatës, kryen inspektime, përfshirë inspektime në aeroporte, operatorë dhe subjekte që zbatojnë standardet e sigurimit të aviacionit, me qëllim monitorimin e zbatimit nga Shtetet Anëtare të kësaj rregulloreje dhe sipas rastit, për të bërë rekomandime për përmirësimin e sigurimit të aviacionit. Për këtë qëllim, autoriteti përkatës informon Komisionin me shkrim për të gjitha aeroportet në territorin e tij që shërbejnë në aviacionin civil, që nuk parashikohen në paragrafin 4 të nenit 4.

Procedurat për kryerjen e inspektimeve të Komisionit miratohen në përputhje me procedurën e përmendur në paragrafin 2 të nenit 19.

2. Inspektimet nga Komisioni të aeroporteve, operatorëve dhe subjekteve që zbatojnë standardet e sigurimit të aviacionit janë të befasishme. Komisioni, në kohën e duhur para një inspektimi, informon në lidhje me këtë Shtetin Anëtar.

3. Çdo raport inspektimi i Komisionit i komunikohet autoritetit përkatës të Shtetit Anëtar përkatës që, në përgjigjen e tij, evidenton masat e marra për të ndrequr të metat e identifikuar. Raporti, së bashku me përgjigjen e autoritetit përkatës, i komunikohet më pas autoritetit përkatës të Shteteve të tjera Anëtare.

Neni 16 **Raporti vjetor**

Çdo vit Komisioni i paraqet një raport Parlamentit Europian, Këshillit dhe Shteteve Anëtare duke i informuar ata për zbatimin e kësaj rregulloreje dhe për ndikimin e saj në përmirësimin e sigurimit të aviacionit.

Neni 17 **Grupi Këshillimor i Grupeve të Interesit**

Pa cenuar rolin e Komitetit të përmendur në nenin 19, Komisioni krijon një Grup Këshillimor të Grupeve të Interesit për Sigurinë e Aviacionit, të përbërë nga organizata përfaqësuese europiane të përfshira ose drejtpërdrejt të prekura nga siguria e aviacionit. Roli i këtij grupi është vetëm ta këshillojë Komisionin. Komiteti i përmendur në nenin 19 informon Grupin Këshillimor të Grupeve të Interesit gjatë gjithë procesit rregullator.

Neni 18 **Shpërndarja e informacionit**

Si rregull i përgjithshëm, Komisioni publikon masat që kanë ndikim të drejtpërdrejtë tek pasagjerët. Megjithatë, dokumentet e mëposhtme konsiderohen si informacion i klasifikuar i BE-së brenda kuptimit të Vendimit 2001/844/KE, KEQÇ, Euratom:

- (a) masat dhe procedurat e përmendura në nenet 4 paragrafi 3, 4 paragrafi 4, 6 paragrafi 1 dhe 7 paragrafi 1, nëse përmbajnë informacion sensitiv mbi sigurinë;
- (b) raportet e inspektimit të Komisionit dhe përgjigjet e autoriteteve përkatëse të përmendura në paragrafi 3 të nenit 15.

Neni 19 **Procedura e Komitetit**

1. Komisioni asistohet nga një Komitet.

2. Sa herë përmendet paragrafi 2 i këtij neni, zbatohen nenet 5 dhe 7 të Vendimit 1999/468/KE, duke patur parasysh dispozitat e nenit 8 të tij. Periudha e përcaktuar në paragrafin 6 të nenit 5 të Vendimit 1999/468/KE caktohet një muaj.

3. Sa herë përmendet paragrafi 3 i këtij neni, zbatohen paragrafët 1 deri në 4 i nenit 5 a dhe neni 7 i Vendimit 1999/468/KE, duke patur parasysh dispozitat e nenit 8 të tij.

4. Sa herë përmendet paragrafi 4 i këtij neni, zbatohen paragrafët 1, 2, 4 dhe 6 i nenit 5 a dhe neni 7 i Vendimit 1999/468/KE, duke patur parasysh dispozitat e nenit 8 të tij.

Neni 20

Marrëveshjet ndërmjet Komunitetit dhe vendeve të treta

Sipas rastit dhe në përputhje me legjislacionin e Komunitetit, marrëveshjet që pranojnë se standardet e sigurisë të zbatuara në një vend të tretë janë të barasvlefshme me standardet e Komunitetit, mund të parashikoheshin në marrëveshjet e aviacionit midis Komunitetit dhe një vendi të tretë në përputhje me nenin 300 të traktatit, me qëllim çuarjen përpara të synimit të një "kontrolli të vetëm të pasagjerëve në fillim të fluturimit" për të gjitha fluturimet ndërmjet Bashkimit Europian dhe vendeve të treta.

Neni 21

Sanksionet

Shtetet Anëtare përcaktojnë rregullat për sanksionet e zbatueshme për shkeljet e dispozitave të kësaj rregulloreje dhe marrin të gjitha masat e nevojshme për të garantuar zbatimin e tyre. Sanksionet e parashikuara duhet të jenë efektive, proporcionale dhe parandaluese.

Neni 22

Raporti i Komisionit mbi financimin

Komisioni do të raportojë jo më vonë se data 31 dhjetor 2008 në lidhje me parimet e financimit të kostove të masave të sigurimit të aviacionit civil. Ky raport shqyrton cilat hapa nevojiten të merren me qëllim garantim in që pagesat e sigurimit të përdoren ekskluzivisht për mbulimin e kostove të sigurimit dhe përmirësimin e transparencës së këtyre pagesave. Raporti trajton gjithashtu parimet e nevojshme për mbrojtjen e konkurrencës jo të shtrembëruar ndërmjet aeroporteve dhe transportuesve ajrorë dhe metodat e ndryshme për garantimin e mbrojtjes së konsumatorit në lidhje me shpërndarjen e kostove të masave të sigurimit të tatimpaguesit dhe përdoruesit. Raporti i Komisionit shoqërohet, sipas rastit, me një propozim legjislativ.

Neni 23

Shfuqizime

Rregullorja (KE) nr. 2320/2002 shfuqizohet.

Neni 24

Hyrja në fuqi

1. Kjo rregullore hyn në fuqi 20 ditë pas botimit të saj në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Europian.
2. Ajo zbatohet nga data e përcaktuar në aktet zbatuese të miratuara në përputhje me procedurat e përmendura në paragrafët 2 dhe 3 të nenit 4 , por jo më vonë se 24 muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.
3. Si përjashtim nga paragrafi 2, paragrafët 2, 3 e 4 të nenit 4, neni 8, paragrafi 2 i nenit 11), paragrafi i dytë i paragrafit 1 të nenit 15, neni 17, neni 19 dhe neni 22 zbatohen nga data e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

Kjo rregullore është detyruese në tërësinë e saj dhe drejtpërdrejt e zbatueshme në të gjitha Shtetet Anëtare.

Nënshkruar në Strasburg, më 11 mars 2008.

Për Parlamentin European

Për Këshillin

Presidenti

Presidenti

H.-G. Pöttering

J.Lenarčič

[1] GZ C 185,08.08.2006, fq. 17.

[2] Mendimi i Parlamentit European, datë 15 qershor 2006 (GZ C 300 E, 09.12.2006, fq. 463), Pozicioni i Përbashkët i Këshillit, datë 11 dhjetor 2006 (GZ C 70 E, 27.03.2007, fq. 21) dhe Pozicioni i Parlamentit European, datë 25 prill 2007 (ende i pabotuar në Gazetën Zyrtare), Rezoluta Legjislative e Parlamentit European, datë 11 mars 2008 (ende e pabotuar në Gazetën Zyrtare) dhe Vendimi i Këshillit, datë 4 mars 2008.

[3] GZ L 355, 30.12.2002, fq. 1, Rregullore e ndryshuar nga Rregullorja (KE) nr. 849/2004 (GZ L 158, 30.4.2004, fq., korrigjuar nga GZ L 229, 29.6.2004, fq. 3.

[4] GZ L 317, 03.12.2001, fq. 1. Vendimi i ndryshuar së fundi nga Vendimi 2006/548/KE, Euratom (GZ L 215, 05.08.2006, fq. 38).

[5] GZ L 184, 17.7.1999, fq. 23. Vendimi i ndryshuar nga Vendimi 2006/512/KE (GZ L 200, 22.07.2006, fq. 11).

[6] GZ L 240, 24.08.1992, fq. 1.

SHTOJCË

STANDARDET E PËRBASHKËTA BAZË PËR MBROJTJEN E AVIACIONIT CIVIL NGA AKTET E NDËRHYRJES SË PALIGJSHME (NENI 4)

1. SIGURIMI I AEROPORTIT

1.1. Kërkesat lidhur me projektimin e aeroportit

1. Gjatë projektimit dhe ndërtimit të ambienteve të reja të aeroporteve ose gjatë ndryshimit të ambienteve ekzistuese të aeroporteve, mbahen plotësisht parasysh kërkesat për zbatimin e standardeve të përbashkëta bazë të përcaktuara në këtë shtojcë dhe aktet e tij zbatuese.

2. Në aeroporte parashikohen zonat e mëposhtme:

(a) pjesa tokësore;

(b) pjesa ajrore;

(c) zonat e kufizuara të sigurimit; dhe

(d) pjesët kritike të zonave të kufizuara të sigurimit.

1.2. Kontrolli i hyrjes

1. Hyrja në pjesën ajrore është e kufizuar me qëllim pengimin e hyrjes në këto zona të personave dhe automjeteve të paautorizuara.

2. Hyrja në zonat e kufizuara të sigurimit kontrollohet me qëllim pengimin e hyrjes në këto zona të personave dhe automjeteve të paautorizuara.

3. Personave dhe automjeteve mund t'u jepet e drejta e hyrjes në pjesën ajrore dhe zona të kufizuara të sigurimit vetëm nëse plotësojnë kushtet e kërkuara të sigurimit.

4. Personat, duke përfshirë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, duhet të kenë kaluar me sukses kontrollin e historikut të tyre para se të pajisen me një kartë identiteti të ekuipazhit ose një kartë identiteti të aeroportit që autorizon hyrjen e pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurimit.

1.3. Kontrolli i personave që nuk janë pasagjerë dhe i sendeve që kanë me vete

1. Personat që nuk janë pasagjerë së bashku me sendet që kanë me vete, kontrollohen vazhdimisht në mënyrë të rastësishme në momentin e hyrjes në zonat e kufizuara të sigurimit, me qëllim pengimin e futjes së artikujve të ndaluar në këto zona.

2. Të gjithë personat që nuk janë pasagjerë, së bashku me artikujt që kanë me vete, kontrollohen në momentin e hyrjes në pjesë kritike të zonave të kufizuara të sigurimit, me qëllim pengimin e futjes së artikujve të ndaluar në këto zona.

1.4. Këqyrja e automjeteve

Automjetet që hyjnë në një zonë të kufizuar siguri ekzaminohen, me qëllim pengimin e futjes së artikujve të ndaluar në këto zona.

1.5. Vrojtimi, patrullimet dhe kontrollet e tjera fizike

Në aeroporte dhe, sipas rastit, në mjediset ngjitur me mjediset ku lejohet të hyjë publiku bëhen vrojtme, patrullime dhe kontrolle të tjera fizike, me qëllim identifikimin e sjelljes së dyshimtë të personave, për të identifikuar dobësitë që mund të shfrytëzoheshin për kryerjen e një akti ndërhyrjeje të paligjshme dhe për të parandaluar personat nga kryerja e këtyre akteve.

2. ZONAT E DEMARKUARA TË AEROPORTEVE

Avionët e parkuar në zonat e demarkuara të aeroporteve në të cilat zbatohen masat alternative të përmendura në paragrafin 4 të nenit 4 veçohen nga mjetet ajror për të cilat zbatohen plotësisht standardet e përbashkëta bazë, me qëllim garantimin që të mos cenohen standardet e sigurimit të zbatuara për avionët, pasagjerët, bagazhin, ngarkesat dhe postën e këtyre të fundit.

3. SIGURIA E AVIONËVE

1. Para nisjes një avion i nënshtrohet një kontrolli siguri të ose një kontrolli fizik siguri të avionit, me qëllim që të garantohet se nuk janë futur artikuj të ndaluar në bord. Një avion në transit mund t'u nënshtrohet masave të tjera përkatëse.
2. Çdo avion mbrohet nga ndërhyrja e paautorizuar.

4. PASAGJERËT DHE BAGAZHI I KABINËS

4.1. Kontrolli i pasagjerëve dhe bagazhi i kabinës

1. Të gjithë pasagjerët që nisen, transferohen dhe kalojnë transit dhe bagazhi i kabinës i tyre kontrollohen me qëllim pengimin e futjes së artikujve të ndaluar në zonat e kufizuara të sigurimit dhe në bordin e një avioni.
2. Pasagjerët që transferohen dhe bagazhi i kabinës i tyre mund të përjashtohen nga kontrolli nëse:
 - (a) mbërrin nga një Shtet Anëtar, me përjashtim të rastit kur Komisioni ose Shteti Anëtar ka dhënë informacion se këta pasagjerë dhe bagazhi i kabinës i tyre nuk mund të konsiderohen sikur të jenë kontrolluar sipas standardeve të përbashkëta bazë; ose
 - (b) mbërrin nga një vend i tretë ku standardet e zbatuara të sigurisë njihen si të barasvlershme me standardet e përbashkëta bazë, në përputhje me procedurën e përmendur në paragrafin 2 të nenit 19
3. Pasagjerët që kalojnë transit dhe bagazhi i kabinës i tyre mund të përjashtohen nga kontrolli nëse:
 - (a) qëndrojnë në bordin e avionit; ose
 - (b) nuk përzihen me pasagjerët e kontrolluar që nisen, të ndryshëm nga ata që hipin në të njëjtin avion; ose
 - (c) mbërrin nga një Shtet Anëtar, me përjashtim të rastit kur Komisioni ose Shteti Anëtar ka dhënë informacion se këta pasagjerë dhe bagazhi i kabinës i tyre nuk mund të konsiderohen sikur të jenë kontrolluar sipas standardeve të përbashkëta bazë; ose
 - (d) mbërrin nga një vend i tretë ku standardet e zbatuara të sigurisë njihen si të barasvlefshme me standardet e përbashkëta bazë, në përputhje me procedurën e përmendur në paragrafin 2 të nenit 19.

4.2. Mbrojtja e pasagjerëve dhe bagazhit të kabinës

1. Pasagjerët dhe bagazhi i kabinës i tyre mbrohen nga ndërhyrja e paautorizuar prej pikës në të cilën kontrollohen deri në nisjen e avionit në të cilin transportohen.

2. Pasagjerët e kontrolluar që nisen nuk përzihen me pasagjerët që mbërrijnë nëse:

(a) pasagjerët nuk mbërrijnë nga një Shtet Anëtar, me kusht që Komisioni ose Shteti Anëtar të mos ketë dhënë informacion se pasagjerët në mbërritje dhe bagazhi i kabinës i tyre nuk mund të konsiderohen sikur të jenë kontrolluar sipas standardeve të përbashkëta bazë; ose

(b) pasagjerët nuk mbërrijnë nga një vend i tretë ku standardet e zbatuara të sigurimit njihen si të barasvlefshme me standardet e përbashkëta bazë, në përputhje me procedurën e përmendur në paragrafin 2 të nenit 19.

4.3. Pasagjerët potencialisht shqetësues

Para nisjes pasagjerët potencialisht shqetësues u nënshtrohen masave përkatëse të sigurimit.

5. BAGAZHI I SEKSIONIT TË NGARKESËS

5.1. Kontrolli i bagazhit të seksionit të ngarkesës

1. Të gjitha bagazhet e seksionit të ngarkesës kontrollohen para se të ngarkohen në avion, me qëllim pengimin e futjes së artikujve të ndaluar në zonat e kufizuara të sigurimit dhe në bordin e avionit.

2. Bagazhi i seksionit të ngarkesës që transferohet mund të përjashtohet nga kontrolli nëse:

(a) mbërrin nga një Shtet Anëtar, me përjashtim të rastit kur Komisioni ose Shteti Anëtar ka dhënë informacion se ky bagazh i seksionit të ngarkesës nuk mund të konsiderohet sikur të jetë kontrolluar sipas standardeve të përbashkëta bazë; ose

(b) mbërrin nga një vend i tretë kur standardet e zbatuara të sigurisë njihen si të barasvlefshme me standardet e përbashkëta bazë, në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në paragrafin 2 të nenit 19.

3. Bagazhi i seksionit të ngarkesës transit mund të përjashtohet nga kontrolli nëse mbetet në bordin e avionit.

5.2. Mbrojtja e bagazhit të seksionit të ngarkesës

Bagazhi i seksionit të ngarkesës që duhet të transportohet në një avion mbrohet nga ndërhyrja e paautorizuar prej pikës në të cilën kontrollohet ose pranohet në kujdesin e transportuesit ajror, cilado është e para, deri në nisjen e avionit në të cilin duhet të transportohet.

5.3. Rakordimi i bagazhit

1. Çdo artikull i bagazhit të seksionit të ngarkesës identifikohet si i shoqëruar ose i pashoqëruar.

2. Bagazhi i pashoqëruar i seksionit të ngarkesës nuk transportohet, me përjashtim të rastit kur bagazhi ka mbetur i pashoqëruar për shkak të faktorëve që janë jashtë kontrollit të pasagjerit ose kur bagazhi u nënshtrohet kontrolleve përkatëse të sigurimit.

6. NGARKESAT DHE POSTA

6.1. Kontrollat e sigurimit për ngarkesat dhe postën

1. Të gjitha ngarkesat dhe posta u nënshtrohen kontrolleve të sigurimit para se të ngarkohen në avion. Një transportues ajror nuk e pranon ngarkesën ose postën për transport në një avion nëse nuk i ka kryer vetë këto kontrolle ose nëse kontrolli i tyre nuk është konfirmuar dhe argumentuar

nga një kontrollor i sigurimit të ngarkesave dhe postës, dërgues i mallrave për transport ajror dhe dërgues për transport ekskluziv.

2. Ngarkesat dhe posta që transferohet mund t'u nënshtrohen kontrolleve alternative të sigurimit që përshkruhen hollësisht në një akt zbatues.

3. Ngarkesat dhe posta transit mund të përjashtohen nga kontrollet e sigurimit nëse mbeten në bordin e avionit.

6.2. Mbrojtja e ngarkesave dhe postës

1. Ngarkesat dhe posta që duhet të mbahen në një avion mbrohen nga ndërhyrja e paautorizuar prej pikës në të cilën zbatohen kontrollet e sigurimit deri në nisjen e avionit në të cilin ngarkohen.

2. Ngarkesat dhe posta që nuk mbrohen në nivel të mjaftueshëm nga ndërhyrja e paautorizuar pas zbatimit të kontrolleve të sigurimit, kontrollohen.

7. POSTA DHE MATERIALET E TRANSPORTUESIT AJROR

Posta dhe materialet e transportuesit ajror u nënshtrohen kontrolleve të sigurimit dhe më pas mbrohen derisa të ngarkohen në avion, me qëllim pengimin e futjes së artikujve të ndaluar në bordin e një avioni.

8. FURNIZIMET E FLUTURIMIT

Furnizimet e fluturimit duke përfshirë edhe ushqimet dhe pijet, të destinuara për transport ose përdorim në bordin e një avioni, u nënshtrohen kontrolleve të sigurimit dhe mbrohen më pas derisa të ngarkohen në avion, me qëllim pengimin e futjes së artikujve të ndaluar në bordin e një avioni.

9. FURNIZIMET E AEROPORTIT

Artikujt e destinuar për shitje ose përdorim në zona të kufizuara të sigurimit të aeroporteve, duke përfshirë furnizimet për dyqanet dhe restorantet pa taksa doganore u nënshtrohen kontrolleve të sigurimit, me qëllim pengimin e futjes së artikujve të ndaluar në këto zona.

10. MASAT E SIGURIMIT GJATË FLUTURIMIT

1. Pa cenuar rregullat e zbatueshme të sigurimit të aviacionit:

(a) personat e paautorizuar pengohen nga hyrja në seksionin e ekuipazhit të fluturimit gjatë një fluturimi;

(b) pasagjerët që mund të jenë shqetësues u nënshtrohen masave përkatëse të sigurimit gjatë fluturimit.

2. Masat përkatëse të sigurimit si për shembull trajnimi i ekuipazhit të fluturimit dhe stafi i kabinës merren për parandalimin e akteve të ndërhyrjes së paligjshme gjatë fluturimit.

3. Armët, me përjashtim të atyre të mbajtura në seksionin e ngarkesës, nuk mbahen në bordin e një avioni nëse nuk janë përmbushur kushtet e kërkuara të sigurimit në përputhje me ligjet kombëtare dhe nuk janë dhënë autorizimet nga shtetet e përfshira.

4. Paragrafi 3 zbatohet edhe për punonjësit e sigurimit gjatë fluturimit nëse mbajnë armë.

11. REKRUTIMI DHE TRAJNIMI I PERSONELIT

1. Personat që kryejnë ose që janë përgjegjës për kryerjen, kontrollin, kontrollin e hyrjes ose kontrollet të tjera sigurimi, rekrutohen, trajnohen dhe sipas rastit, certifikohen në mënyrë që të garantojnë se janë të përshtatshëm për punësim dhe kompetentë për të marrë përsipër detyrat që u ngarkohen.

2. Personat që nuk janë pasagjerë dhe që kanë nevojë të hyjnë në zonat e kufizuara të sigurimit i nënshtrohen trajnimit për sigurimin para lëshimit të një karte identiteti aeroporti ose karte identiteti të ekuipazhit.

3. Trajnimi i përmendur në paragrafët 1 dhe 2 kryhet mbi baza fillestare dhe të vazhdueshme.

4. Instruktorët e angazhuar në trajnimin e personave të përmendur në paragrafët 1 dhe 2 kanë kualifikimet e nevojshme.

12. PAJISJET E SIGURIMIT

Pajisjet e përdorura për kontrollin, kontrollin e hyrjes dhe kontrolle të tjera sigurimi përmbushin specifikimet e përcaktuara dhe janë të afta për kryerjen e kontrolleve përkatëse të sigurimit.