

**32002R2320**

**Rregullorja nr. 2320/2002 (KE) e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 16 dhjetorit 2006, që përcakton rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil (tekst, kuptimi i të cilit lidhet me ZEE)**

*Gazeta Zyrtare L 355, 30/12/2002 fq. 0001 - 0022*

**Rregullorja nr. 2320/2002 (KE) e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 16 dhjetorit 2006, që përcakton rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil (Tekst kuptimi i të cilit lidhet me ZEE)**

PARLAMENTI EVROPIAN DHE KËSHILLI I BASHKIMIT EVROPIAN;

Duke pasur parasysh Traktatin Themelues të Komunitetit Evropian dhe në veçanti nenin 80, pika 2 e tij,

Duke pasur parasysh përfundimet e Këshillit të Transportit të 16 tetorit 2001 dhe në veçanti paragrafin 9 të tij,

Duke pasur parasysh propozimin e Komisionit<sup>1</sup>,

Duke pasur parasysh mendimin e Komitetit Evropian Ekonomik dhe Social<sup>2</sup>,

Pas konsultimit me Komitetin e Rajoneve,

Duke vepruar në përputhje me procedurën e përcaktuar në nenin 251 të Traktatit<sup>3</sup>, duke pasur parasysh tekstin të përbashkët të miratuar nga Komiteti i Pajtitimit, më 15 nëntor 2002,

Duke pasur parasysh se:

- (1) Aktet kriminale të kryera në Nju Jork dhe në Uashington, më 11 shtator 2001, tregojnë se terrorizmi është një nga kërcënimet më të mëdha për idealet e demokracisë, lirisë dhe vlerat e paqes, të cilat përbëjnë themelet e Bashkimit Evropian.
- (2) Në fushën e aviacionit civil, duhet të garantohet në mënyrë konstante mbrojtja brenda Komunitetit Evropian, duke parandaluar aktet e ndërhyrjeve të paligjshme.
- (3) Pa cenuar rregullat e Shteteve Anëtare në lidhje me sigurinë kombëtare dhe masat që duhen marrë në bazë të Titullit VI të Traktatit të Bashkimit Evropian, ky objektivi duhet të arrihet nëpërmjet miratimit të dispozitave përkatëse në fushën e politikave të transportit ajror, që përcaktojnë standarde të përbashkëta themelore bazuar në këshillimet

aktuale të Konferencës Evropiane të Aviacionit Civil (ECAC), Dokumenti 30. Është e nevojshme t'i delegohen Komisionit kompetencat ekzekutive për miratimin e masave zbatuese përkatëse të detajuara. Për të parandaluar aktet e paligjshme, disa nga këto masa zbatuese duhet të mbahen sekret dhe të mos publikohen.

(4) Kjo Rregullore respekton të drejtat themelore dhe njeh parimet e njohura, në veçanti nga Karta e të Drejtave Themelore të Bashkimit Evropian.

(5) Llojet e ndryshme të aktiviteteve që ushtrohen në aviacionin civil ajror, nuk janë të ekspozuara detyrimisht ndaj të njëjtit lloj kërcënimi. Prandaj, është e domosdoshme, që masat zbatuese të detajuara të përshtaten në mënyrë të përputhshme me rrethanat e veçanta të çdo aktiviteti dhe sipas ndjeshmërisë së disa masave të caktuara.

(6) Në aeroportet e vogla, zbatimimi i standardeve themelore të përbashkëta mund të jetë në mospërputhje ose zbatimimi i tyre mund të rezultojë i pamundur, për arsye objektive praktike. Në raste të tilla, duhet t'u jepet mundësia autoriteteve të duhura të Shteteve Anëtare, që të zbatojnë masat alternative, që garantojnë nivel të përshtatshëm mbrojtjeje. Komisioni duhet të shqyrtojë, nëse këto masa justifikohen nga arsye objektive praktike dhe, nëse ato sigurojnë një nivel të mjaftueshëm mbrojtjeje.

(7) Konventa Ndërkombëtare e Aviacionit Civil, nënshkruar në Çikago, më 7 dhjetor 1944 (Konventa e Çikagos), përcakton standardet minimale që garantojnë sigurinë në aviacionin civil.

(8) Për të arritur objektivat e kësaj Rregulloreje, çdo Shtet Anëtar duhet të miratojë një program kombëtar për sigurinë e aviacionit civil, një program të ngjashëm të kontrollit të cilësisë si dhe një program trajnimi.

(9) Për sa i përket llojshmërive të palëve të përfshira në zbatimin e masave të sigurisë në nivel kombëtar, është e nevojshme, që çdo Shtet Anëtar të caktojë një autoritet të vetëm kompetent dhe përgjegjës për bashkërendimin dhe vëzhgimin e zbatimit të programit për sigurinë ajrore.

(10) Shteteve Anëtare duhet t'u jepet mundësia të zbatojnë masa më shtrënguese.

(11) Kontrolli i masave të sigurisë kërkon ngritjen në nivel kombëtar të sistemeve të përshtatshme të kontrollit të cilësisë dhe organizimin e inspektimeve nën mbikëqyrjen e Komisionit, me qëllim verifikimin të efikasitetit të secilit sistem kombëtar.

(12) Masat e nevojshme për zbatimin e kësaj Rregulloreje, duhet të miratohen në përputhje me Vendimin e Këshillit 1999/468/KE të 28 qershorit 1999, i cili përcakton procedurat për ushtrimin e kompetencave ekzekutive, të dhëna nga Komisioni<sup>4</sup>.

(13) Më 2 dhjetor 1987, në Londër, Mbretëria e Spanjës dhe Mbretëria e Bashkuar, me anë të një deklarate të përbashkët të Ministrave përkatës të Punëve të Jashtme, ranë

<sup>4</sup> GZ L 184, 17.1.1999, faqe 23.

dakord për rregullimet normative në forcimin e bashkëpunimit, për sa i përket përdorimit të aeroportit të Gjibraltarit, rregullime të cilat ende nuk kanë filluar të ushtrjnë efektet e tyre.

(14) Meqenëse objektivat e veprimit të propozuar, konkretisht, miratimit dhe zbatimit të dispozitave të përshtatshme në fushën e politikave të transportit ajror, nuk mund të realizohen në masë të kënaqshme nga ana e Shteteve Anëtare, por që për shkak të dimensionit evropian të kësaj Rregulloreje, mund të realizohen më mirë në nivel Komunitar, Komuniteti mund të ndërhyjë me miratimin e masave që janë në përputhje me parimin e subsidiaritetit, të përcaktuar në nenin 5 të Traktatit. Kjo Rregullore kufizohet nga standardet e përbashkëta themelore, të nevojshme për të arritur këto objektiva të sigurisë ajrore dhe, nuk shkon përtej asaj, që është e domosdoshme për realizimin e këtij qëllimi në përputhje me parimin e përpjestueshmërisë, të shprehur në nenin përkatës,

#### KANË MIRATUAR KËTË RREGULLORE:

##### Neni 1

##### Qëllimet

1. Qëllimi kryesor i kësaj Rregulloreje është të vendosë dhe të zbatojë masat e duhura Komunitare, me qëllim parandalimin e akteve të ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil.
2. Qëllimi plotësues i Rregullores është të vendosë bazat për interpretimin uniform të dispozitave që i përkasin Konventës së Çikagos, në veçanti të Shtojcës 17.
3. Instrumentet për arritjen e objektivave të përcaktuara në paragrafët 1 dhe 2 janë:
  - (a) përcaktimi i standardeve të përbashkëta themelore për masat e sigurisë ajrore;
  - (b) përcaktimi i mekanizmave të përshtatshëm për të vëzhguar zbatimin e standardeve.

##### Neni 2

##### Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj Rregulloreje, termat e mëposhtëm kanë këtë përkufizim:

1. "aeroport" nënkupton çfarëdo hapësire të një Shteti Anëtar i hapur për operacionet e transportit tregtar ajror;
2. "Konventa e Çikagos" nënkupton Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar me Shtojcat e saj, nënshkruar në Çikago, më 7 dhjetor 1944;

3. "siguria ajrore" nënkupton ndërthurjen e masave, të burimeve njerëzore dhe natyrore, që synojnë mbrojtjen e aviacionit civil kundër akteve të ndërhyrjeve të paligjshme.

Neni 3

Fusha e veprimit

1. Masat e përcaktuara në këtë Rregullore duhet të zbatohen në të gjitha aeroportet që gjenden në territorin e Shteteve Anëtare, në të cilat është i zbatueshëm ky Traktat.

2. Zbatimi i kësaj Rregulloreje në aeroportin e Gjibraltarit nuk cenon pozicionet juridike përkatëse, për sa i përket mosmarrëveshjes në lidhje me sovranitetin, mbi territorin ku ndodhet ky aeroport.

3. Zbatimi i kësaj Rregulloreje në aeroportin e Gjibraltarit pezullohet deri në datën kur rregullimet normative të Deklaratës së Përbashkët të nënshkruar, më 2 dhjetor 1987 nga Ministrat e Punëve të Jashtme të Mbretërisë së Spanjës dhe Mbretërisë së Bashkuar, fillojnë të ushtrojnë efektet e tyre. Qeveria e Spanjës dhe ajo e Mbretërisë së Bashkuar duhet të konfirmojnë Këshillin për këtë datë.

Neni 4

Standardet e përbashkëta

1. Standardet e përbashkëta themelore për masat e sigurisë ajrore bazohen në rekomandimet, që figurojnë realisht në Dokumentin 30 të Konferencës Evropiane të Aviacionit Civil (ECAC) Dokumenti 30, të cilat janë parashtruar në Shtojcë.

2. Masat e nevojshme për zbatimin dhe përshtatjen teknike të këtyre standardeve të përbashkëta themelore, miratohen në bazë të procedurës së përcaktuar në nenin 9, pika 2, duke pasur në vëmendje të veçantë llojet e ndryshme të operacioneve dhe ndjeshmërinë e masave në lidhje me:

(a) kriteret e interpretimit dhe testet e pranimit të pajisjeve;

(b) procedurat e veçanta në lidhje me informacionin e besueshëm;

(c) kriteret veçanta për përjashtimin e masave të sigurisë.

3. Autoriteti përkatës i një Shteti Anëtar në bazë të vlerësimit të riskut lokal dhe kur zbatimi i masave të sigurisë të përcaktuara në Shtojcën e kësaj Rregulloreje është në mosperpjestim, apo kur masat në fjalë nuk mund të zbatohen për arsye objektive praktike, mund të miratojë masa kombëtare të sigurisë për të garantuar nivelin e përshtatshëm të mbrojtjes në aeroportet:

- (a) me një mesatare vjetore prej dy fluturimesh tregtare në ditë ose ;
  - (b) vetëm me fluturime të aviacionit të përgjithshëm ose;
  - (c) me aktivitete tregtare të kufizuara për avionët me peshë më të madhe në ngritje (Maximum take off Weight - MTOW) më pak se 10 ton, apo me më pak se 20 vende,
- duke marre parasysh veçoritë e këtyre aeroporteve të vogla.

Shteti Anëtar i interesuar njofton Komisionin për këto masa:

4. Komisioni shqyrton, nëse masat e miratuara nga një Shtet Anëtar në kuptimin e paragrafit 3, janë të shfajësuar nga arsye objektive praktike dhe nëse ato ofrojnë nivel të përshtatshëm mbrojtjeje. Nëse masat nuk respektojnë këto kritere, Komisioni merr një vendim në përputhje me procedurat e përcaktuara në nenin 9, paragrafi 3; në këtë rast Shteti Anëtar i shfuqizon masat në fjalë ose i përshtat.

Neni 5

Programet kombëtare për sigurinë e aviacionit civil

1. Brenda 3 muajve nga hyrja në fuqi e kësaj Rregulloreje, secili Shtet Anëtar miraton një Program Kombëtar për sigurinë e aviacionit civil , në mënyrë që të sigurojë zbatimin e standardeve të përbashkëta të shprehura në nenin 4, paragrafi 1 dhe të masave të miratuara sipas kuptimit të nenit 4, paragrafi 2, brenda datës së përcaktuar për këto masa.
2. Pavarësisht se brenda një Shteti Anëtar, një ose më shumë organe apo ente mund të merren me sigurinë ajrore, secili Shtet Anëtar përcakton një autoritet kompetent, që është përgjegjës për bashkërendimin dhe vëzhgimin e zbatimit të programit të tij kombëtar, për sigurinë e aviacionit civil.
3. Brenda 6 muajve nga hyrja në fuqi e kësaj Rregulloreje, secili Shtet Anëtar ngarkon autoritetin kompetent që ka ngritur, të garantojë zhvillimin dhe zbatimin e një programi kombëtar për kontrollin e cilësisë, me qëllim që të garantohet efikasiteti i programit kombëtar për sigurinë e aviacionit civil.
4. Secili Shtet Anëtar garanton , që aeroportet e veta dhe mjetet fluturuese që kryejnë shërbime, duke u nisur nga ai shtet, hartojnë, miratojnë dhe zbatojnë programet për sigurinë e aeroporteve dhe mjeteve fluturuese, në mënyrë të tillë që të përmbushin kërkesat e programit kombëtar për sigurinë e aviacionit civil. Këto programe i dorëzohen për miratim autoritetit kompetent, i cili kryen dhe vëzhgimin.
5. Secili Shtet Anëtar i kërkon autoritetit kompetent të garantojë zhvillimin dhe zbatimin e një programi kombëtar trajnimi , për sigurinë në aviacionin civil.

## Neni 6

### Masa më shtrënguese

Shtetet Anëtare, duke respektuar të drejtën Komunitare, kanë të drejtë të zbatojnë masa më shtrënguese se ato që parashtron kjo Rregullore. Sa më shpejt pas zbatimit të tyre, Shtetet Anëtare i komunikojnë Komisionit natyrën e këtyre masave.

## Neni 7

### Vëzhgimi i zbatimit

1. Karakteristikat në lidhje me programin kombëtar të kontrollit të cilësisë e të sigurisë së aviacionit civil, i cili duhet të zbatohet nga Shtetet Anëtare, miratohen sipas procedurës të përcaktuar në nenin 9, paragrafi 2. Një program i tillë bazohet në praktikat më të mira dhe lejon dallueshmërinë e menjëhershëm dhe korrigjimin e defekteve. Çdo program duhet të garantojë që të gjithë aeroportet që gjenden në Shtetin Anëtar në fjalë, t'i nënshtrohen rregullisht kontrollit financiar nën përgjegjësinë e autoritetit kompetent referuar në nenin 5, paragrafi 2. Këto kontrolle financiare bëhen me metodologji të përbashkët dhe kryhen nga kontrolle të kualifikuara në bazë të kriterëve të përbashkëta.

2. Duke filluar 6 muaj pas hyrjes në fuqi të dispozitave të kësaj Rregulloreje, sipas kuptimit të nenit 12, Komisioni kryen inspektime në bashkëpunim me autoritetin kompetent referuar në nenin 5, paragrafi 2, duke përfshirë inspektimet e një modeli të përshtatshëm të aeroporteve, për të vëzhguar zbatimin nga ana e Shteteve Anëtare të kësaj Rregulloreje. Në këto inspektime mbahet parasysh informacioni i marrë nga programi kombëtar për kontrollin e cilësisë të sigurisë së aviacionit civil, në veçanti të raporteve të kontrollit financiar. Procedurat e kryerjes së inspektimeve të tilla, miratohen sipas procedurës së referuar në nenin 9, paragrafi 2.

3. Zyrtarët e ngarkuar nga Komisioni për të kryer inspektimet sipas paragrafit 2, i ushtrojnë kompetencat e tyre pas paraqitjes së autorizimit me shkrim që specifikon temën, qëllimin e inspektimit dhe datën kur duhet të fillojë. Inspektimet në aeroporte bëhen pa njoftim paraprak. Brenda një kohe të njaftueshme para inspektimeve të planifikuara, Komisioni njofton Shtetet Anëtare përkatëse lidhur me inspektimet.

Shteti Anëtar në fjalë i nënshtrohet inspektimeve të tilla dhe duhet të garantojë që edhe organet ose personat e interesuar t'i nënshtrohen këtyre inspektimeve.

4. Komisioni ia komunikon raportet e inspektimit Shtetit Anëtar në fjalë, i cili brenda 3 muajve nga marrja e këtij njoftimi, tregon masat e marra për korrigjimin e defekteve të mundshme. Raportet dhe përgjigjja e autoritetit kompetent referuar në nenin 5, paragrafi 2, i komunikohen Komitetit të ngritur në bazë të nenit 9, paragrafi 1.

## Neni 8

## Shpërndarja e informacionit

1. Pa cënuar të drejtën e publikut për t'u njohur me dokumentet e përcaktuara në Rregulloren e Parlamentit Evropian dhe Këshillit nr. 1049/2001 (KE) e datës 30 maj 2001, për sa i përket të drejtës së publikut për t'u njohur me dokumentet e Parlamentit Evropian, Këshillit dhe Komisionit<sup>5</sup>:

(a) masat lidhur me:

- i. kriteret e interpretimit dhe testet e pranimit të pajisjeve;
- ii. procedurat e veçanta në lidhje me informacionin e besueshëm;
- iii. kriteret e veçanta për përjashtimin e masave të sigurisë,

referuar në nenin 4, paragrafi 2,

(b) specifikimet e referuara në nenin 7, paragrafin 1 dhe;

(c) raportet e inspektimeve dhe përgjigjet e Shteteve Anëtare siç referohen në nenin 7, paragrafin 4, duhen të mbahen sekret dhe të mos publikohen. Ato i vihen në dispozicion vetëm autoriteteve të referuara në nenin 5, paragrafi 2 dhe, këto autoritete ia komunikojnë vetëm palëve të interesuara në bazë të nevojave të konfirmuara të këtyre të fundit, në përputhje me dispozitat kombëtare, që zbatohen në lidhje me shpërndarjen e informacionit të ndjeshëm apo të rëndësishëm.

2. Shtetet Anëtare, për aq sa është e mundur dhe në përputhje me dispozitat kombëtare të zbatueshme, e trajtojnë si të rezervuar informacionin e marrë nga raportet e inspektimit dhe përgjigjet e Shteteve Anëtare, kur këto informacione kanë të bëjnë me Shtete të tjera Anëtare.

3. Shtetet Anëtare ose Komisioni, konsultohen me Shtetin Anëtar të interesuar, përveç rasteve kur ekziston siguria që raportet e inspektimeve apo përgjigjet duhet ose nuk duhet të bëhen të ditura.

## Neni 9

### Komiteti

1. Komisioni mbështetet nga një Komitet i përbërë nga përfaqësues të Shteteve Anëtare dhe i kryesuar nga përfaqësuesi i Komisionit.

2. Në rastet kur ky paragraf merret si referim, duhet të zbatohen nenet 5 dhe 7 të Vendimit 1999/468/KE, duke mbajtur parasysh parashikimet e nenit 8 të tij.

Periodha e parashikuar nga neni 5, paragrafi 6 i Vendimit 1999/468/KE, është e fiksuar në një muaj.

3. Në rastet kur ky paragraf merret si referim, zbatohen nenet 6 dhe 7 të Vendimit 1999/468/KE, duke mbajtur parasysh parashikimet e nenit 8 të tij.

4. Komiteti miraton vetë rregulloren e brendshme.

Neni 10

Vendet e treta

Pa cenuar përgjegjësitë e Shteteve Anëtare për sa i përket vlerësimit të riskut dhe klauzolës së sigurisë të marrëveshjeve për aviacionin civil, Komisioni, i mbështetur nga Komiteti i Sigurisë, duhet të marrë parasysh së bashku me Autoritetin Ndërkombëtar të Aviacionit Civil (ANAC) dhe Konferencën Evropiane të Aviacionit Civil (ECAC), mundësinë e krijimit të një mekanizmi për të vlerësuar nëse fluturimet që vijnë nga aeroportet e vendeve të treta, përmbushin kërkesat themelore të sigurisë.

Neni 11

Publikimi i informacionit

Në bazë të Rregullosës nr. 1049/2001 (KE), Komisioni publikon çdo vit një raport mbi zbatimin e kësaj Rregulloreje dhe mbi situatën e sigurisë ajrore në Komunitet, duke përdorur raportet e inspektimit për nxjerrjen e përfundimeve të tij.

Neni 12

Ndëshkimet

Penalitetet, që zbatohen në rast se shkelen dispozitat e kësaj Rregulloreje, duhet të jenë efikase, në proporcion me shkeljen dhe që nxisin mospërsëritjen e shkeljes.

Neni 13

Hyrja në fuqi

Kjo Rregullore hyn në fuqi ditën e njëzetë pas publikimit në Gazetën Zyrtare të Komunitetit Evropian, me përjashtim të dispozitave të mëposhtme të Shtojcës:

– Kontrolli i bagazheve të dorës (pika 5.2);



– Ngarkesat, transportierët ekspresë dhe pakot ekspresë (pjesa 6);

– Posta (pjesa 7);

të cilat hyjnë në fuqi ,më 31 dhjetor 2002.

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

Hartuar në Bruksel, më 16 dhjetor 2002.

*Për Parlamentin Evropian*

*Për Këshillin*

*Presidenti*

*Presidenti*

*P. COX*

*M. FISCHER BOEL*

<sup>1</sup> GZ C 51 E, 26.2.2002, faqe 221.

<sup>2</sup> GZ C 48, 21.2.2002, faqe 70.

<sup>3</sup> Opinion i Parlamentit Evropian i 29 nëntorit 2001 (ende i papublikuar në Gazetën Zyrtare), Qëndrimi i Përbashkët i Këshillit i 28 janarit 2002 (GZ C 113, 14.05.2002, faqe 17) dhe Vendimi i Parlamentit Evropian i 14 majit 2002 (ende i papublikuar në Gazetën Zyrtare). Vendim i Parlamentit Evropian i 5 dhjetorit 2002 dhe Vendimi i Këshillit i 9 dhjetorit 2002.

<sup>4</sup> GZ L 184, 17.1.1999, faqe 23.

<sup>5</sup> GZ L 145, 31.5.2001, faqe 43

Formatted: Albanian (Albania)

Formatted: Albanian (Albania)

Formatted: Albanian (Albania)

Formatted: Albanian (Albania)

Formatted: Albanian (Albania)

## SHTOJCA

### 1. PËRKUFIZIME

1. "Bagazh hambari i shoqëruar" nënkupton bagazhin e pranuar për transport në hambarin e mjetit fluturues në të cilin ka hipur pasagjeri që ka regjistruar bagazhin në fjalë.
2. "Hapësira e zonës së fluturimit" nënkupton hapësirën e manovrimit në një aeroport, terrenet dhe ndërtesat aty afër, ose pjesë të tij.
3. "Kontrolli i sigurisë së mjetit fluturues" nënkupton inspektimin e pjesës së brendshme të mjetit fluturues në zonat ku pasagjerët mund të kenë hyrë dhe inspektimi i hambarit për të zbuluar sendet e ndaluara.
4. "Inspektimi për sigurinë e mjetit fluturues" nënkupton inspektimin e hollësishëm i pjesës së brendshme dhe të jashtme të mjetit fluturues për të zbuluar sendet e ndaluara.
5. "Kontrolli i precedentëve personalë" nënkupton kontrollin e identitetit të personit dhe të përvojave të tij të mëparshme, përfshirë precedentët e mundshëm penalë, që kryhen në kuadrin e vlerësimit nëse një person është i përshtatshëm që të ketë hyrje të lirë në zonat sterile.
6. "Bagazh dore" nënkupton bagazhin e destinuar që të transportohet në kabinën e mjetit fluturues.
7. "Fluturim tregtar" nënkupton fluturimin apo aktivitetin e fluturimit, i linjës ose jo, të vënë në dispozicion të publikut apo grupeve private për marrje me qira;
8. "Co- Mat" nënkupton shkurtimin e "materialeve të transportuesit ajror" që transportohet brenda rrjetit të shkallëve të këtij të fundit.
9. "Co-Mail" nënkupton shkurtimin e "postës së transportuesit ajror", që transportohet brenda rrjetit të shkallëve të këtij të fundit.
- .
10. "Kontrolle me kampion të vazhdueshëm" janë kontrollet që kryhen përgjatë të gjithë periudhës së aktivitetit me një kampion të zgjedhur rastësisht.
11. "Aviacion i përgjithshëm" nënkupton aktivitetin e fluturimit të linjës ose jo, i paafruar apo i pavënë në dispozicion të publikut.
12. "EDS" (Explosion Detective System) nënkupton, pajisje ose kombinim i teknologjive të ndryshme, që ka aftësinë të zbulojë dhe të tregojë nëpërmjet një alarmi, praninë e materialit shpërthyes në një bagazh, pavarësisht se nga çfarë materiali përbëhet vetë bagazhi.

13. "EDDS" (Explosive Device Detection System) Është ose kombinimi i teknologjive të ndryshme që ka aftësinë të zbulojë dhe të tregojë nëpërmjet një alarmi, praninë e një mjeti shpërthyes në bagazhe, duke treguar një ose disa komponentë të këtij mjeti, pavarësisht se nga çfarë materiali përbëhet vetë bagazhi.

14. "Bagazh i hambarëve" nënkupton, bagazhin e destinuar për t'u transportuar në hambarin e mjetit fluturues.

15. "Dorëzues a dorëzues i njohur" shërben:

(a) Për transport mallrash: Pronari i pasurisë për transportin me avion në interes të tij dhe i cili e ka ngritur biznesin me një kontraktor ose transportues ajror mbi bazat e kriterëve të përshkruara në këtë shtojcë.

(b) Për Postë: Pronari i postës në transportin ajror për llogari të tij dhe që ka vendosur marrëdhënie biznesi me një autoritet postar të rregullt.

16. "Hapësira e zonës së qytetit" nënkupton hapësirën e një aeroporti që nuk është hapësirë e zonës së fluturimit dhe përfshin të gjitha hapësirat publike.

17. "Posta" nënkupton dërgimin e korrespondencës apo i sendeve të tjera të dërguara nga autoritetet postare dhe destinuar për to. Një autoritet apo administratë postare përcaktohet nga Shtetet Anëtare.

18. "Send i ndaluar" nënkupton sendin që mund të përdoret për të kryer një akt ndërhyrjeje të paligjshme , që nuk është deklaruar dhe nënshtruar siç duhet rregullave dhe ligjeve në fuqi. Një listë treguese e sendeve të ndaluara gjendet në Shtesë.

19. "PEDS" (Primary Explosive Detection System) nënkupton aparatura ose kombinimi i teknologjive të ndryshme me aftësinë që të tregojë nëpërmjet një alarmi, praninë e materialit shpërthyes në bagazhe, pavarësisht materialit nga i cili përbëhet vetë bagazhi.

20. "Agjent i rregulluar" nënkupton agjenti apo dërguesi , apo subjekt tjetër që mban marrëdhënie tregtare me një operator dhe që kryen kontrolle të sigurisë, të njohura apo të kërkuara nga autoritetet kompetente mbi mallrat e transportuar, korrierin ekspres apo pakot ekspresë.

21. "Zona sterile" nënkupton hapësirën e zonës së fluturimit e një aeroporti në të cilën hyrja është e kontrolluar, me qëllim që të garantohet siguria e aviacionit civil. Kjo zonë zakonisht përfshin edhe të gjitha hapësirat e nisjes së pasagjerëve midis pikave të kontrollit të sigurisë dhe mjetit fluturues, shkallët e lëvizshme, zonat e trajtimit të bagazheve, magazinat tregtare, qendrat postare dhe mjediset e zonës së fluturimit për pranimin dhe furnizimin me ushqime dhe pije catering.

22. "Kontrollet e sigurisë" nënkupton sisteme që mundësojnë parandalimin e futjes së sendeve të ndaluara.

23. "Kontroll" nënkupton aplikimin e instrumenteve teknike apo të tipave të tjerë të destinuara për identifikimin dhe/ose zbulimin e sendeve të ndaluara.

24. "Bagazh hambari i pashoqëruar" nënkupton bagazhin e pranuar për transport në hambarin e mjetit fluturues në të cilin nuk ka hipur pasagjeri që ka regjistruar bagazhin në fjalë

25. "Terminali" nënkupton ndërtesa kryesore apo grupi i ndërtesave ku kryhet procesi i regjistrimit të pasagjerëve dhe mallrave si edhe hyrja në mjetin fluturues.

26. "TIP" (Threat Image Projection) është një program që mund të instalohet në disa aparate me rreze X. Ky program projektin imazhet virtuale të sendeve të rrezikshme (p.sh: pistoletë, thika, aparatura shpërthyesë të improvizuara) mbi imazhin me rreze X të bagazhit të ekzaminuar, duke i ofruar operatorit të aparatit me rreze X *reagim* të menjëhershëm në lidhje me aftësinë e tij për të njohur imazhe të tilla.

27. "Trace Detection Equipment" nënkupton sistemin teknologjik ose kombinimin e teknologjive të ndryshme, të afta të zbulojnë sasi tepër të vogla, 1 nanogram, të materialit eksploziv dhe ta tregojë nëpërmjet një alarmi praninë e tij në një bagazh apo në sende të tjera, që i janë nënshtruar ekzaminimit.

## 2. SIGURIA E AEROPORTEVE

### 2.1 Kërkesat për projektimin e aeroporteve

Në projektimin ose konfigurimin e aeroporteve, të terminaleve të pasagjerëve apo të mallrave dhe të ndërtesave të tjera që kanë hyrje të drejtpërdrejtë në hapësirën e zonës së fluturimit, duhet të respektohen kërkesat thelbësore që vijojnë:

(a) kontrollat e sigurisë që kryhen tek pasagjerët, bagazhet, mallrat, pakot korrierë, pakot ekspresë, postën ekspres, vendet e magazinimit të ushqimit (catering) dhe furnizimet e tjera në bord;

(b) mbrojtja dhe kontrolli i hyrjes në hapësirën e zonës së fluturimit, të zonave sterile, dhe zonave dhe strukturave të ndjeshme të aeroportit;

(c) përdorimi me efikasitet i pajisjeve të sigurisë.

#### 2.1.1. Barrierat midis zonës ajrore dhe zonës tokësore

Në aeroporte duhet të vendosen barriera midis hapësirës së zonës së fluturimit dhe zonës së qytetit.

#### 2.1.2. Zonat sterile

Në çdo aeroport duhet të ketë zonat sterile.

## 2.2 Kontrolli i hyrjes

### 2.2.1. Zonat sterile dhe zonat e tjera të fluturimit

i) Hyrja në zonat sterile dhe në zonat e tjera të fluturimit duhet të kontrollohet gjatë gjithë kohës, në mënyrë që asnjë person i paautorizuar të mos hyjë në to dhe që në zonat sterile apo në mjetin fluturues të mos futen sende të ndaluara.

ii) I gjithë personeli që duhet të hyjë në zonat sterile, duhet t'i nënshtrohet një kontrolli të precedentëve personalë që fillon të paktën nga 5 vjet më parë. Kontrolli duhet të përsëritet rregullisht me intervale kohore jo më të gjata sa 5 vjet.

iii) I gjithë personeli që duhet të hyjë në zonat sterile, duhet të marrë trajnim të vazhdueshëm në lidhje me sigurinë ajrore (shiko pikën 12.3, përfshirë rreziqet për sigurinë ajrore dhe duhet të ngarkohet që t'i raportojë autoritetit kompetent në lidhje me çdo incident, që mund të përbëjë rrezik për sigurinë ajrore.

iv) Kartat e identifikimit aeroportual duhet t'u shpërndahen të gjithë personave që punojnë në aeroport ose që e vizitojnë shpesh atë (përfshirë punonjësit e aeroportit dhe të transportit apo punonjësit e organizatave të tjera). Karta e identifikimit aeroportual, duhet të ketë emrin dhe fotografinë e mbajtësit. Vlefshmëria e kartës është e kufizuar në kohë. Autoriteti kompetent vendos kur duhet t'i lëshohet karta e identifikimit aeroportual vizitorëve të shpeshtë.

v) Karta e identifikimit aeroportual duhet të mbahet gjithmonë dhe në mynyrë të dukshme gjatë kryerjes së shërbimit.

vi) Automjetet, që duhet të përdoren në zonën e fluturimit, duhet të qëndrojnë në atë zonë aq sa është e nevojshme.

vii) Për automjetet që duhet të lëvizin nga hapësira e qytetit në hapësirën e zonës së fluturimit, duhet t'u lëshohet një lejkalim i veçantë i cili duhet të vendoset në një vend të dukshëm qartë. Automjetet e tjera, që duhet të hyjnë në zonën e fluturimit, pranohen vetëm pasi i janë nënshtruar inspektimit dhe pasi të kenë marrë një lejkalim të përkohshëm. Automjetet e shërbimit të emergjencës, bëjnë përjashtim nga këto kërkesa.

viii). Kartat e identifikimit aeroportual dhe lejkalimet e automjeteve duhet të kontrollohen në të gjitha pikat e kontrollit të zonës së fluturimit dhe të zonave sterile.

### 2.2.2 Terminalet

Duhet të garantohet mbikëqyrja në të gjitha hapësirat e terminaleve që janë të përdorshme nga publiku. Terminalet duhet të patrollohen dhe personeli i sigurisë duhet të mbikëqyrë pasagjerët dhe personat e tjerë.

### 2.2.3 Hapësira të tjera publike

Duhet të sigurohen mjetet për të kontrolluar hyrjen në zonat publike në afërsi të zonave të lëvizjes së mjeteve fluturuese (tarracat panoramike, hotelet aeroportuale dhe parkimet e autoveturave). Zonat e tjera publike, që duhet të mbikëqyrjen, janë midis të tjerave, si vijon: strukturat që ndodhen gjithmonë në zonën e qytetit dhe që përfshijnë parkimin për klientët dhe zona të tjera publike parkimi, rrugët hyrëse në terminal dhe rrugët e hyrjes së publikut, ambientet ku jepen automjete me qira, zonat e vendpushimit të rezervuara për taksitë dhe transportin tokësor si dhe strukturat e hoteleve të zonës aeroportuale.

Gjithashtu duhen marrë masa që këto zona publike të mbyllen shpejt në rast rreziku. Personeli i sigurisë duhet të patrollojë këto hapësira kur janë të hapura për publikun.

### 2.3 Kontrolli i personelit, i objekteve të transportuara dhe i automjeteve

- (a) I gjithë personeli, përfshirë ekuipazhin e fluturimit ashtu edhe të gjitha objektet e transportuara, duhet t'i nënshtrohen kontrollit para se të autorizohen të hyjnë në zonat sterile. Kur kjo nuk është praktike, personat dhe objektet e transportuara duhet t'i nënshtrohen kontrolleve të përshtatshme me kampionim të vazhdueshëm, me një shpejtësi që vendoset nga vlerësimi i rreziqeve të cilin e përcakton autoriteti kompetent i secilit Shtet Anëtar; kontrolli dhe kampionimi duhet të shtrihet në të gjithë objektet e futura në mjetet fluturuese nga cilido furnitor shërbimesh, mes tyre : shërbimet e pastrimit, sendet e përjashtuara nga tarifat doganore dhe shërbimet e tjera që kanë të drejtën e hyrjes në mjetin fluturues,

Një vit pas hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje , i gjithë personeli, përfshirë ekuipazhin e fluturimit bashkë me objektet e transportuara, duhet t'i nënshtrohen kontrollit para se të autorizohen të hyjnë në pjesët kritike të zonave sterile, të cilat përcaktohen nga autoriteti kompetent i secilit Shtet Anëtar.

Brenda 1 korrikut 2004, Komisioni miraton masat e përshtatshme për zbatimin dhe përcaktimin e përbashkët të zonave kritike dhe sterile, në përputhje me nenin 4, paragrafi 2 të kësaj Rregulloreje. Masa të tilla duhet të jenë plotësisht të zbatueshme jo më vonë se pesë vjet pas miratimit të tyre nga ana e Komisionit, pa cenuar nenin 6 të kësaj Rregulloreje.

Procedura e kontrollit duhet të garantojë, që të mos transportohen sende të ndaluara dhe metoda e përdorur duhet të jetë e njëjtë, si për kontrollin e pasagjerëve, ashtu edhe për bagazhet e dorës.

- (b) Automjetet dhe pajisjet që transportohen në zonën e fluturimit apo në zona të tjera sterile, kontrollohen me kampionim.

### 2.4 Siguria fizike dhe patrullimet

- (a) Vendet e pushimit dhe vendet e tjera të qëndrimit duhet të kenë ndriçim të përshtatshëm; ndriçimi duhet të mbulojë veçanërisht pjesët vulnerabel të aeroportit.
- (b) Zonat teknike dhe ato të mirëmbajtjes duhet të mbrohen me rrethim, agjentë sigurie dhe patrulla; hyrja në këto zona duhet të kontrollohet nëpërmjet kartave të identifikimit aeroportual dhe të lejekalimeve për automjetet. Masa të ngjashme duhen marrë për të mbrojtur sipërfaqen e aeroportit dhe ndërtimet ,që gjenden në aeroport, si : impiantet e prodhimit dhe shpërndarjes së energjisë elektrike, impiantet e navigimit, kullat e kontrollit , ndërtimet e tjera që përdoren nga shërbimet e kontrollit të trafikut ajror, impiantet për karburantet dhe impiantet për komunikimin.
- (c) Rrethimet e sipërfaqes dhe zonave pranë zonës sterile, zonave të fluturimit ,të jashtme, si dhe të zonave të tjera përfshirë ato pranë pistës dhe të pozicionimit, duhet të patrullohen nëpërmjet patrullave, kamerave me qark të mbyllur, apo me masa të tjera monitorimi. Duhet të kryhen procedura rigoroze kontrolli për personat që nuk mbajnë në mënyrë të dukshme kartën e identifikimit aeropotrual dhe për personat që hyjnë në zona për të cilat nuk disponojnë autorizim.
- (d) Hyrja në zonën e fluturimit dhe zonat e tjera sterile nëpërmjet zyrave me qira të aeroportit, hangarit të mirëmbajtjes, strukturave të trajtimit të mallrave, ndërtesave të tjera dhe impianteve të shërbimit, duhet , sa më i kufizuar, të jetë e mundur.

### 3. SIGURIA E MJETEVE FLUTURUESE

#### 3.1 Inspektimi dhe kontrolli i mjeteve fluturuese

1. Të gjithë mjetet fluturuese duhet të inspektohen në mënyrën si vijon:

- (a) mjetet fluturuese që nuk janë në shërbim, i nënshtrohen një "inspektimi të sigurisë së mjetit fluturues" para ose menjëherë pas transferimit të tyre në zonën sterile për një fluturim të caktuar; inspektimi mund të mos kryhet menjëherë para transferimit në zonën sterile, por në këtë rast mjeti fluturues mbahet në kushte sigurie ose mbikëqyret nga fillimi i inspektimit deri në nisje; nëse inspektohet pasi ka hyrë në zonën sterile, mjeti fluturues mbahet në kushte sigurie ose mbikëqyret nga fillimi i inspektimit deri në nisje.
- (b) mjetet fluturuese në shërbim, i nënshtrohen gjatë periudhës kur janë ulur ose kohës së transitit një "kontrolli të sigurisë së mjetit fluturues" menjëherë pas zbritjes së pasagjerëve, ose sa më vonë të jetë e mundur, ose para hipjes së pasagjerëve apo ngarkimit të bagazheve ,apo mallrave.

2. Të gjitha inspektimet dhe kontrollat e sigurisë së mjetit fluturues kryhen pasi të gjithë furnizuesit e shërbimeve (katering), pastrimi, mallrat( me përjashtim ata nga tarifat

doganore apo të tjerë që nuk i përkasin funksionit të sigurisë) të kenë lënë mjetin fluturues, i cili mbahet në kushte steriliteti gjatë të gjithë procesit të hipjes dhe të parnisjes.

### 3.2 Mbrojtja e mjetit fluturues

1. Duhet të përcaktohet se kush është përgjegjës për kontrollin e hyrjes së mjetit fluturues në parkim, dhe kjo gjë duhet kryer në këtë mënyrë:

- a) për mjetet fluturuese në shërbim, hyrja kontrollohet nga fillimi i kontrollit të sigurisë të mjetit fluturues deri në nisje, me qëllim për të siguruar moscenimin e kontrollit;
- b) për mjetet fluturuese që nuk janë në shërbim, të cilët janë inspektuar dhe transferuar në zonën sterile, hyrja kontrollohet nga fillimi i kontrollit të sigurisë të mjetit fluturues deri në nisje, me qëllim për të siguruar moscenimin e kontrollit.

2. Çdo mjet fluturues në shërbim, i nënshtrohet një mbikëqyrjeje, të mjaftueshme, për të zbuluar rastet e hyrjes së paautorizuar.

3. Hyrja në mjetet fluturuese jo në shërbim, kontrollohet në mënyrën që vijon:

- a) dyert e kabinës duhet të jenë të mbyllura;
- b) urat ajrore dhe/ose shkallët lëvizëse vihen në kushte sigurie, mbyllen ose tërhiqen; ose;
- c) Dyert e mjetit fluturues pajisen me një aparat që sinjalizon ndërhyrje të mundshme.

4. Veç kësaj, kur i gjithë personeli nuk i nënshtrohet hyrjes në zonën sterile, secili mjet fluturues kontrollohet të paktën një herë në çdo 30 minuta nga një patrullë në këmbë, ose me automjet, ose i nënshtrohet mbikëqyrjes së mjaftueshme për të zbuluar rastet e hyrjes së paautorizuar.

5. Mjeti fluturues parkohet, aq sa është e mundur, në vende të ndriçuara mirë dhe larg rrethimeve, perimetrave apo barrierave lehtësisht të kalueshme.

## 4. PASAGJERËT DHE BAGAZHET E DORËS

### 4.1. Kontrollat e pasagjerëve

1) Ndryshe nga sa përcaktohet në pikën e mëposhtme 3, të gjithë pasagjerët në nisje (domethënë, pasagjerët origjinar dhe ata që janë transit që nuk u janë nënshtuar më parë



kontrollit sipas standardeve të përcaktuara në këtë Shtojcë) kontrollohen ,me qëllim për të mos lejuar futjen e sendeve të ndaluara në zonat sterile dhe në bordin e mjetit fluturues. Kontrolli i pasagjerëve duhet të kryhet sipas modaliteteve të mëposhtme:

a) inspektimit manual ose;

b) kontrollit nëpërmjet një porte me metalkërkues. Kur përdoret një portë me metalkërkues atëherë aty duhet të kryhet edhe kontrole manuale me kampionim të pasagjerëve. Inspektimi manual duhet të kryhet te të gjithë pasagjerët që shkaktojnë aktivizimin e alarmit të pajisjes dhe inspektimi i vazhdueshëm me kampionim duhet të kryhet te pasagjerët që nuk shkaktojnë aktivizimin e alarmit; përveç kësaj:

- i) nëse alarmi aktivizohet, personi duhet të kalojë sërish nëpërmjet portës magnetike për zbulimin e metaleve ose;
- ii) t'i nënshtrohet inspektimit manual për qëllimin e të cilit mund të përdoret një detektor dore metalesh.

2) Nëse përdoret portali magnetik për zbulimin e metaleve, ai duhet të kalibrohet në nivel të tillë, që të garantojë arsyeshëm se arrin të zbulojë objekte të vogla metalike.

3) Autoritetet kompetente mund të përcaktojnë se cilat kategori personash duhet t'i nënshtrohen procedurave të veçanta të kontrollit dhe se cilat kategori përjashtohen nga ky kontroll.

4) Duhet të miratohen dispozita sigurie për pasagjerët potencialisht të rrezikshëm.

#### 4.2 Ndarja e pasagjerëve

Pasagjerët në nisje ,që i janë nënshtuar kontrollit, nuk duhet të përzihen me pasagjerët e mbërritur që mund të mos i jenë nënshtuar kontrollit sipas standardeve të përcaktuara në këtë Shtojcë. Në rastet kur ndarja fizike e këtyre pasagjerëve nuk është e mundur, objektivi i sigurisë duhet të arrihet duke aplikuar masa kompensuese , në përputhje me vlerësimin e rrezikut nga ana e autoritetit kompetent.

#### 4.3. Kontrolli i bagazheve të dorës

1. Bagazhi i dorës i të gjithë pasagjerëve në nisje (domethënë, pasagjerët origjinar dhe ata që janë transit, që nuk u janë nënshtuar më parë kontrollit sipas standardeve të përcaktuara në këtë Shtojcë) kontrollohet para se të futet në zonat sterile dhe në bordin e mjetit fluturues. Të gjitha sendet e ndaluara duhet të konfiskohen ose duhet t'i privohet pasagjerit mundësia e hyrjes në zonën sterile, ose kur është rasti edhe hyrja në mjetin fluturues. Kontrolli i bagazhit të dorës duhet të kryhet sipas modaliteteve të mëposhtme:

- a) inspektimi manual i plotë i përmbajtjes së çdo bagazhi, duke vëzhguar për shenja të mundshme të dyshimta, si peshë jo të përpjestueshme etj ose;

- b) kontrolli konvencional me rreze X, bashkë me inspektimin manual të bagazheve të kontrolluara që kryhet me kampionim të vazhdueshëm; përçindja e personave që u nënshtrohet këtyre kontrolleve duhet të jetë të paktën 10%, përfshirë personat për të cilët operatorit i lindin dyshime ose;
- c) kontrolli me rreze X me saktësi të lartë të pajisur me TIP. Vetëm bagazhet për të cilat operatorit i lindin dyshime duhet të inspektohen teknikisht , por ky inspektim mund të mbështetet nga përdorimi i një detektorit gjurmësh.

2. Bagazhi i dorës së personave të referuar në pikën 4.1, paragrafi 3, mund t'i nënshtrohet procedurave të kontrollit të veçantë ose të përjashtohet nga kontrolli.

#### 4.4. Kontrolli i diplomatëve

Në zbatim të dispozitave të Konventës së Vjenës për Marrëdhëniet Diplomatike, diplomatët dhe personat e tjerë të privilegjuar, po ashtu edhe bagazhet e tyre personale , me përjashtim të "valixheve diplomatike" , duhet t'i nënshtrohen kontrollit për motive sigurie. Personeli i transportit ajror i mallrave përgjegjës ,për marrjen në dorëzim të valixheve diplomatike, duhet të sigurohet që ato janë dërguar nga funksionarë të ngarkuar me misionin në fjalë. Korrierët diplomatikë dhe bagazhet e tyre personale nuk përjashtohen nga kontrollet.

### 5. BAGAZHET E HAMBARIT

#### 5.1 Kontrolli i përputhshmërisë

1) Bagazhi i hambarit nuk ngarkohet në bordin e mjetit fluturues nëse nuk janë marrë masat si vijon:

- a) bagazhi i hambarit duhet të pajiset me një shënim nga jashtë ,që mundëson identifikimin me personin të cilit i përket;
- b) pasagjeri të cilit i përket bagazhi, duhet të regjistrohet në fluturimin me të cilën transportohet bagazhi;
- c) para se të ngarkohet në bord, bagazhi i hambarit duhet të mbahet në një zonë të aeroportit ku hyrja u rezervohet ekskluzivisht personave të autorizuar;
- d) të gjitha bagazhet, që merren në dorëzim nga një transportues ajror me qëllim transportimi në hambarin e një mjeti fluturues, duhet të jenë të pajisura me një shenjë të jashtme, që specifikon nëse janë bagazhe të shoqëruara apo të pashoqëruara. Kjo shenjë mund të vendoset teknikisht ose nëpërmjet një procedure të automatizuar.

2. Duhet të merren masa të duhura që garantojnë se bagazhi që i jepet në ngarkim një transportuesi ajror nga një pasagjer që është regjistruar për një fluturim por nuk është në bord, të hiqet nga hambari dhe të mos transportohet me fluturimin në fjalë.

3. Duhet të hartohet një listë e ngarkesës së bagazheve që gjenden në hambar , ose një mënyrë alternative të cilat sigurojnë faktet për identifikimin e saktë dhe kontrollin e bagazheve të hambarit të pashoqëruar.

## 5.2 Kontrolli i bagazhit të hambarit

1. Bagazhi i hambarit të shoqëruar. Të gjitha bagazhet e hambarit të shoqëruara (si origjinar ashtu edhe transit, që nuk i janë nënshtruar më parë kontrollit sipas standardeve të përcaktuara në këtë Shtojcë) kontrollohen para se të ngarkohen në bordin e mjetit fluturues sipas modaliteteve të mëposhtme:

- a) inspektim manual ose;
- b) kontroll konvencional me rreze X; të paktën 10% i bagazheve të kontrolluara në këtë mënyrë, duhet t'i nënshtrohen edhe:
  - i. inspektimit manual ose;
  - ii. kontrollit nëpërmjet EDS ose EDDS ose PEDS ose;
  - iii. kontrollit konvencional me rreze X ,që mundëson ekzaminimin e çdo bagazhi,nga dy kënde të ndryshme nga ana e të njëjtit operator në pikën e tij të kontrollit ose;
- c) kontrollit konvencional me rreze X nëpërmjet TIP ose ;
- d) kontrollit nëpërmjet EDS ose EDDS ose;
- e) kontrollit nëpërmjet PEDS ose;
- f) aplikimit të detektorit të gjurmëve me bagazh të hapur.

2. Bagazhi në hambar i pashoqëruar. Të gjitha bagazhet e hambarit të pashoqëruara, qoftë origjinar apo transit, kontrollohen para se të ngarkohen në bordin e mjetit fluturues sipas modaliteteve të mëposhtme:

- a) EDS ose;
- b) PEDS me shumë nivele që, në nivelin 2, u mundëson operatorëve të shohin imazhet e të gjitha bagazheve ose;

- c) kontrollin konvencional me rreze X ,që mundëson ekzaminimin e çdo bagazhi nga dy kënde të ndryshme nga ana e të njëjtit operator, në pikën e tij të kontrollit ose;
- d) inspektimi manual i mbështetur nga aplikimi i detektorit të gjurmëve me bagazh të hapur,

me përjashtim të rasteve kur bagazhi i pashoqëruar që i është nënshtruar më parë kontrollit sipas standardeve të përcaktuara në këtë Shtojcë, është ndarë nga pasagjeri përkatës për motive që nuk kanë lidhje me vullnetin e tij dhe që është marrë në dorëzim nga transportuesi ajror.

### 5.3 Mbrojtja e bagazheve të hambarit

1) Bagazhi i hambarit i destinuar që të transportohet me një mjet fluturues, duhet të mbrohet nga çdo keqpërdorim i paautorizuar nga momenti i regjistrimit deri në nisjen e mjetit fluturues në të cilin duhet transportuar. Për këtë qëllim, ndërmerren masat e mëposhtme të sigurisë:

- a) para se të ngarkohet, bagazhi i hambarit mbahet në zonën e trajtimit të bagazheve ose në një zonë tjetër magazinimi e aeroportit, ku hyrja është i rezervuar ekskluzivisht për persona të autorizuar.
- b) kushdo që hyn në zonën e trajtimit të bagazheve apo në zonën e magazinimit pa autorizim, ndalohet dhe shoqërohet jashtë zonës.
- c) Bagazhet e hambarit të regjistruar për herë të parë dhe në transit, nuk lihen pa u ruajtur në platformë apo nën bord, para se të ngarkohen në mjetin fluturues.
- d) Bagazhet e hambarit në transit nga bordi në bord, nuk lihen pa u ruajtur në platformë apo nën bord ,para se të ngarkohen në mjetin fluturues.
- e) Për të parandaluar hyrjen e paligjshme të bagazheve dhe materialeve, hyrja në zyrat e sendeve të humbura dhe të gjetura në terminal është e kufizuar.

## 6. MALLRA, KORRIERI EKSPRES DHE PAKOT EKSPRES

### 6.1 Fusha e zbatimit

Të gjithë mallrat, korrieri ekspres dhe pakot ekspres të destinuara që të transportohen nga mjete fluturuese pasagjerësh apo mallrash, duhet t'i nënshtrohen kontrolleve të sigurisë së specifikuar më lart, para se të ngarkohen në mjetin fluturues.

### 6.2 Kualifikimet e agjentit rregullues

Agjentët rregullues janë:

- a) të emëruar, të miratuar ose të zgjedhur nga autoriteti kompetent;
- b) objekt i detyrimeve specifike të përcaktuara nga autoriteti kompetent.

### 6.3 Kontrollat e sigurisë

1) Mallrat, korrieri ekspres dhe paketat ekspres transportohen nëpërmjet ajrit vetëm me kusht, që të jenë kryer kontrollat e sigurisë si më poshtë:

- a) pranimi, trajtimi dhe kontrolli i mallrave duhet të kryhet nga persona përgjegjës dhe të trajtuar.
- b) mallrat duhet:
  - i. të kontrollohen me dorë ose të kontrollohen fizikisht; ose
  - ii. të kontrollohen nëpërmjet pajisjeve me rreze X; ose
  - iii. t'i nënshtrohen dhomës së simulimit; ose
  - iv. të kontrollohen me mjete të tjera, qoftë teknike apo biosensorë (p.sh. nuhatës, detektorë gjurmësh, qen të stërvitur për të zbuluar lëndë shpërthyes, etj.)

në mënyrë të arsyeshme që të garantohet se mallrat nuk përmbajnë asnjë nga sendet e ndaluara të përcaktuara në pikat (iv) dhe (v) të Shtojcës, me përjashtim, kur janë deklaruar dhe i janë nënshtuar siç duhet masave të sigurisë së zbatueshme.

Kur, duke gjykuar nga natyra e mallrave, nuk mund të përdoret asnjë nga mjetet dhe metodat për kontrollin e sigurisë të përshkruara më lart, autoriteti kompetent mund të përcaktojë një periudhë magazinimi.

2) Pasi janë kryer kontrollat e sigurisë, përfshirë kontrollat e mallrave të ardhura nga një dërgues i njohur në pjesën e jashtme apo të brendshme të zonës aeroportuale, ngarkesa duhet të ruhet në kushte steriliteti deri në momentin e ngarkimit në mjetin fluturues dhe nisjen e këtij të fundit.

3) Kontrollat e sigurisë të përcaktuara në paragrafin 1, nuk janë të detyrueshme për:

- a) mallrat e ardhura nga një dërgues i njohur;
- b) mallrat e transportuara nga bordi në bord;

- c) mallrat që , origjina dhe kushtet e trajtimit, garantojnë mungesën e rreziqeve për sigurinë;
- d) Mallrat, që i nënshtrohen normave rregulluese ,të cilat përmbajnë nivel të përshtatshëm të mbrojtjes së sigurisë.

#### 6.4 Kërkesat për dërguesin e njohur

1) Një agjent rregullues apo një transportues ajror i një dërguesi cilësinë e dërguesit të njohur vetëm pasi:

- a) përcakton dhe regjistron identitetin dhe adresën e dërguesit dhe të agjentit të autorizuar për kryerjen e dorëzimit për llogari të tij;
- b) i kërkon dërguesit të deklarojë që:
  - i. të përgatitë dërgesat në vende të sigurta;
  - ii. të ngarkojë personel të besuar për përgatitjen e dërgesave;
  - iii. të mbrojë dërgesat nga ndërhyrje të paautorizuara gjatë përgatitjes, magazinimit dhe transportit
- c) i kërkon dërguesit që:
  - i. të certifikojë për të nënshkruarin,se dërgesa nuk përmban asnjë nga sendet e ndaluara, të përcaktuara në pikat ( iv) dhe ( v) të Shtojcës;
  - ii. të pranojë që ambalazhi dhe përmbajtja e dërgesës të jenë ekzaminuar për arsye sigurie.

#### 6.5. Transporti me mjet fluturues mallrash

Kur është e mundur të konfirmohet me siguri që dërgesa është e destinuar ekskluzivisht për transport me mjet fluturues mallrash , nuk janë të detyrueshme kriteret e përcaktuara në pikën 6.4, me kusht që dërguesi i njohur:

të ketë një adresë biznesi të konfirmuar *bona fide*;

-të ketë kryer më parë dërgesa me agjentin rregullues apo transportin ajror të mallrave;

-të ketë mbajtur raporte biznesi me agjentin rregullues apo transportin ajror të mallrave.

Të sigurojë që të gjitha dërgesat të jenë të mbrojtura ndaj çfarëdo hyrjeje të paautorizuar deri në momentin kur merren në dorëzim nga transportuesi ajror.

## 6.6 Mallrat e transportuara nga bordi në bord (Mallrat e transportuara)

Mallrat e transportuara nga bordi në bord që vijnë përmes ajrit, nuk i nënshtrohet detyrimit të kontrolleve të sigurisë të përcaktuar në pikën 6.3 paragrafi 1, me kusht që të mbrohen nga ndërhyrjet e paautorizuara në pikën e transitit. Mallrat e transportuara nga bordi në bord, që nuk vijnë përmes ajrit, për shembull: me transport rrugor apo hekurudhor dhe që nuk i janë nënshtuar kontrolleve të sigurisë në vendin e nisjes apo gjatë transportit, duhet t'i nënshtrohen kontrollit sipas përcaktimeve të pikës 6.3 paragrafi 1 b) dhe të mbrohen ndaj çfarëdolloj ndërhyrjeje të paautorizuara.

## 7. POSTA

### 7.1 Fusha e zbatimit

Posta e transportuar në mjete fluturuese pasagjerësh, mallrash apo postarë, duhet t'i nënshtrohet kontrolleve të sigurisë para se të ngarkohet në mjetin fluturues.

### 7.2 Kualifikimet e kërkuara për autoritetin apo administratën postare rregulluese

7.2.1 Çfarëdo autoriteti apo administratë postare rregulluese, që i beson një transportuesi ajror transportimin e postës, duhet të përmbushë kriteret thelbësore të mëposhtme:

- a) të ngarkohet, miratohet apo zgjidhet nga autoriteti kompetent;
- b) të përmbushë detyrimet kundrejt transportuesve ajrorë në lidhje me kryerjen e kontrolleve të sigurisë që kërkohen;
- c) të ngarkojë personel të përshtatshëm dhe të trajnuar;
- d) të mbrojë postën që ka nën dorëzim nga ndërhyrje të paautorizuara.

### 7.3 Kontrollat e sigurisë

1. Posta urgjente. Posta urgjente (që duhet të arrijë te marrësi brenda 48 orësh) dërgohet nga ajri vetëm pasi të jenë kryer kontrollet e sigurisë si më poshtë:

- a) pranimi, trajtimi dhe kontrolli i mallrave duhet të kryhet nga personat përgjegjës dhe të trajnuar.
- b) mallrat duhet:
  - i) të kontrollohen me dorë ose të kontrollohen fizikisht; ose
  - ii) të kontrollohen nëpërmjet pajisjeve me reze X; ose

iii) t'i nënshtrohen dhomës së simulimit; ose

iv) të kontrollohen me mjete të tjera, qoftë teknike apo biosensorë (p.sh.: nuhatës, detektorë gjurmësh, qen të stërvitur për të zbuluar lëndë shpërthyes etj.),

me qëllim që të garantohet në mënyrë të arsyeshme që posta të mos përmbajë asnjë send të ndaluar.

c) detajet e fluturimit dhe kursi i mjetit fluturues ku është ngarkuar posta, mbahen informacion i rezervuar;

2) Postë tjetër. Posta që nuk është urgjente, mund të transportohet përmes ajrit pasi janë zbatuar masat e detajuara në paragrafin 1, shkronjat (a) dhe (b). Kontrollat e sigurisë të detajuara në paragrafin 1, shkronja (b), mund të kryhen me kampionim.

3. Kontrollat e sigurisë të detajuara në paragrafin 1, shkronja b), nuk janë të detyrueshme për:

- a) postën e marrë nga një dërgues i njohur;
- b) letrat që janë nën një peshë apo trashësi të caktuar;
- c) dërgesat *bona fide* me materiale shpëtimi;
- d) të mira me vlerë të konsiderueshme, që i janë nënshtruar një kontrolli sigurie të paktën të barasvlershëm me atë të specifikuar në pikën 1, shkronja (b);
- e) postën e transportuar me fluturime postare ndërmjet aeroporteve Komunitare;
- f) postën e transportuar nga bordi në bord.

#### 7.4. Kriteret në lidhje me dërguesin e njohur

Autoriteti ose administrata rregulluese i njeh një dërguesi cilësinë e dërguesit të njohur vetëm pasi:

- a) përcakton dhe regjistron identitetin dhe adresën e dërguesit dhe të agjentit të autorizuar për kryerjen e dorëzimit për llogari të tij;
- b) i kërkon dërguesit një deklaratë me të cilën angazhohet të mbrojë dërgesat ndaj çfarëdo ndërhyrjeje të paautorizuar gjatë përgatitjes, magazinimit dhe transportit dhe:



c) i kërkon dërguesit që:

- i. të certifikojë për të nënshkruarin se dërgesa nuk përmban asnjë nga sendet e ndaluara të përcaktuara në pikat iv) dhe v) të Shtojcës;
- ii. të pranojë që ambalazhi dhe përmbajtja e dërgesës, i janë nënshtruar kontrolleve të sigurisë, të përcaktuar në pikën 7.3.

#### 7.5. Posta e mallrave të transportuara nga bordi në bord (e transportuar)

Posta e transportuar që vjen përmes ajrit, nuk i nënshtrohet detyrimit të kontrolleve të sigurisë të përcaktuar në pikën 7.3, me kusht që të mbrohet nga ndërhyrje të paautorizuara në pikën e transitit. Posta e transportuar që nuk vjen përmes ajrit, për shembull : me transport rrugor apo hekurudhor dhe që nuk i është nënshtruar kontrolleve të sigurisë në vendin e nisjes apo gjatë transportit, duhet t'i nënshtrohet kontrollit sipas përcaktimeve të pikës 7.3 paragrafi 1 dhe të mbrohet ndaj çfarëdolloj ndërhyrjeje të paautorizuara

### 8. POSTA DHE MATERIALET E TRANSPORTUESIT AJRORË

#### 8.1. Fusha e zbatimit

Posta dhe materialet e transportuesit ajrorë të transportuara me mjetet fluturuese të saj, i nënshtrohet kontrolleve të sigurisë para se të ngarkohen në bord.

#### 8.2. Përkufizime

Me postë dhe materiale nënkuptohen dërgesat e brendshme të korrespondencës dhe materialeve, ,por jo vetëm, si: dokumentet, furnizimet, pjesët e këmbimit për mirëmbajtjen, orënditë për catering dhe pastrimin dhe artikujt e tjerë, të destinuar për vetë organizatën apo një organizatë të kontraktuar për përdorim brenda përbrenda operacioneve të transportuesit ajror.

#### 8.3. Kontrolle të sigurisë

Të gjitha dërgesat e postës "co-mail" dhe të materialit "co-mat" të një transportuesi ajrorë,, i nënshtrohen masave të mëposhtme:

- a) duhet t'i nënshtrohen kontrolleve të sigurisë për t'u siguruar që asnjë send i ndaluar nuk është futur në dërgesat e transportuesit ajrorë;
- b) nuk duhet të lihen të paruajtura para se të ngarkohen në bord.

Transportuesi ajrorë garanton që çfarëdo dërgese tjetër e postës së brendshme, ose e materialeve për përdorim të brendshëm, e kryer për llogari të transportuesit nga një

organizatë e kontraktuar, por jo vetëm,si: furnizime dhe orendi për katering, materiale për pastrimin në bord dhe materiale të tjera që vijnë nga furnizues të kontraktuar shërbimesh, i nënshtrohen verifikimit para se të ngarkohen në bord.

## 9. FURNIZIME DHE PAJISJE PËR *CATERING* NË BORD

### 9.1. Fusha e zbatimit

Furnizimet dhe orenditë për *katering* në bord , i nënshtrohen kontrolleve të sigurisë për të parandaluar futjen në mjetin fluturues të sendeve të ndaluara.

### 9.2. Kontrolle të sigurisë

1. Sipërmarrjet furnizuese me furnizime dhe orendi për *katering* në bord, duhet të zbatojnë kontrollet e duhura të sigurisë dhe të parandalojnë futjen e sendeve të ndaluara në këto furnizime dhe orendi të destinuara për bordin e mjetit fluturues. Këto masa përfshijnë si më poshtë:

- a) caktimin e një oficeri sigurie përgjegjës për zbatimin dhe mbikëqytjen e masave të sigurisë në sipërmarrje;
- b) në rekrutimin e personelit duhet të kërkohet nivel i lartë besueshmërie;
- c) i gjithë personeli që ka mundësi hyrjeje në zonat sterile, duhet t'i nënshtrohet një kontrolli të precedentëve personalë dhe të zbatojë udhëzimet e sigurisë të nxjerra nga autoriteti aeroportual;
- d) sipërmarrja duhet të parandalojë ka mundësi hyrjeje e paautorizuar në mjediset dhe furnizimet e saj;
- e) nëse gjendet jashtë sipërfaqes aeroportuale, sipërmarrja duhet të garantojë që furnizimet të transportohen në mjetin fluturues me automjete të mbyllura ose të vulosura;
- f) sipërmarrja duhet të garantojë që trajtimi dhe transportimi i furnizimeve dhe orendive të kryhet nga një personel i përshtatshëm dhe i trajnuar.

2. Pas dorëzimit, furnizimet dhe pajisjet duhet t'i nënshtrohen kontrollit me kampionim.

3. Furnizimet dhe pajisjet e furnizuara nga një sipërmarrje që nuk i është nënshtuar masave të përcaktuara në paragrafin 1, nuk duhet të ngarkohen në bordin e mjetit fluturues.

## 10. MATERIALET DHE FURNIZIMET PËR PASTRIMIN E BORDIT

## 10.1. Fusha e zbatimit

Transportuesit ajrorë dhe sipërmarrjet e pastrimit duhet të zbatojnë masa ,që garantojnë se materialet dhe furnizimet për pastrimin, të ngarkuara në mjetin fluturues, nuk përmbajnë asnjë send të ndaluar që mund të cenojë sigurinë e mjetit fluturues.

## 10.2. Kontrolle të sigurisë

1) Sipërmarrjet që ofrojnë shërbime pastrimi materialesh dhe pajisjesh për pastrimin, duhet të zbatojnë masat e duhura të sigurisë për të parandaluar futjen e sendeve të ndaluara në pajisjet e pastrimit , të destinuara për t'u transportuar në bord.

Duhet të miratohen masat e sigurisë që vijojnë:

Emërimin e një oficeri sigurie, përgjegjës për zbatimin dhe mbikëqyrjen e masave të sigurisë në sipërmarrje;

- a) caktimin e një oficeri sigurie përgjegjës për zbatimin dhe mbikëqyrjen e masave të sigurisë në sipërmarrje;
- b) në rekrutimin e personelit, duhet të kërkohet nivel i lartë besueshmërie;
- c) i gjithë personeli që ka mundësi hyrjeje në zonat sterile, duhet t'i nënshtrohet një kontrolli të precedentëve personalë dhe të zbatojë udhëzimet e sigurisë të nxjerra nga autoriteti aeroportual;
- d) sipërmarrja duhet të parandalojë mundësinë e hyrjes së paautorizuar në mjediset e saj;
- e) nëse gjendet jashtë sipërfaqes aeroportuale, sipërmarrja duhet të garantojë që furnizimet të transportohen në mjetin fluturues me automjete të mbyllura ose të vulosura;
- f) sipërmarrja duhet të garantojë që trajtimi dhe transportimi i furnizimeve dhe orendive të kryhet nga personel i përshtatshëm dhe i trajnuar.

2) Pas dorëzimit, furnizimet dhe pajisjet duhet t'i nënshtrohen kontrollit me kampionim.

3) Furnizimet dhe pajisjet e furnizuara nga një sipërmarrje që nuk i është nënshtuar masave të përcaktuara në paragrafin 1, nuk duhet të ngarkohen në bordin e mjetit fluturues.

## 11. AVIACIONI I PËRGJITHSHËM

### 11.1 Kontrolle të sigurisë

1).Në aeroporte, mjetet fluturuese të aviacionit të përgjithshëm nuk duhet të parkohen në afërsi të mjeteve fluturuese që kryejnë fluturime tregtare, qëllimi i të cilit është shmangia e shkeljeve të masave të sigurisë që aplikohen për mjetet fluturuese të tillë, përfshirë dhe bagazhet, mallrat dhe postën e tyre.

2) Duhet të merren masa për të ndarë pasagjerët që i janë nënshtruar një kontrolli të sigurisë dhe që hipin në fluturime tregtare, nga personat që hipin në mjetet fluturuese të aviacionit të përgjithshëm, në bazë të kritereve të mëposhtme:

- a) në aeroportet e mëdha duhet të vendosen rregulla fizike dhe/ose kontrolle të sigurisë, për të garantuar ndarjen ndërmjet pasagjerëve që nisen dhe vijnë me mjete fluturuese të aviacionit të përgjithshëm, nga pasagjerët e tjerë që i janë nënshtruar një kontrolli të sigurisë;
- b) nëse është e mundur, pasagjerët që nisen dhe vijnë me mjet fluturues të aviacionit të përgjithshëm, duhet të kalojnë nëpërmjet një terminali të veçantë të destinuar për aviacionin e përgjithshëm dhe kur hipin apo zbresin në sheshin pranë pistës, duhet të ndahen nga pasagjerët e tjerë, që i janë nënshtruar një kontrolli të sigurisë, ose të transportohen me autobus apo automjet të veçantë, ose të jenë subjekt i mbikëqyrjes së vazhdueshme;
- c) nëse nuk ekziston një terminal i veçantë, pasagjerët e mjetit fluturues të aviacionit të përgjithshëm duhet:
  - i. të kalojnë në një zonë të ndarë të terminalit dhe të shoqërohen ose transportohen me autobus apo automjet tjetër ,nga apo te mjeti i tyre fluturues, në sheshin pranë pistës ose;
  - ii. t'i nënshtrohen një kontrolli të sigurisë para se të hyjnë në zonën sterile, kur kalimi përmes zonave sterile të terminalit është i pashmangshëm ose;
  - iii. t'i nënshtrohen kontrolleve të tjera të sigurisë me efikasitet të barasvlershëm, në varësi të rrethanave.

## 12. REKRUTIMI DHE TRAJNIMI I PERSONELIT

### 12.1. Programi Kombëtar i trajnimit për sigurinë ajrore

Secili autoritet kompetent zhvillon dhe zbaton një program kombëtar trajnimi për sigurinë ajrore për të bërë të mundur, që ekuipazhi dhe personeli i tokës, të vënë në zbatim kërkesat e sigurisë ajrore dhe të reagojnë ndaj akteve të ndërhyrjeve të paligjshme.

### 12.2. Personeli i sigurisë

1) Programi kombëtar i trajnimit për sigurinë ajrore duhet të përfshijë përzgjedhjen, kualifikimin, trajnimin, certifikimin dhe motivimin e personelit të sigurisë. Personat, kontrata e punës e të cilëve parashikon plotësisht apo pjesërisht detyrat e sigurisë, duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme të specifikuara nga autoritetet kompetente:

a) funksionarët që hartojnë dhe zhvillojnë trajnimin për sigurinë për personelin e sigurisë, për personelin e transportit ajror dhe personelin e tokës, duhet të zotërojnë certifikimet e nevojshme, njohuritë dhe përvojën që përfshijnë minimalisht:

i) përvojë të gjatë në operacionet që lidhen me sigurinë ajrore;

ii) certifikim të autorizuar nga autoriteti kompetent kombëtar, ose autorizim tjetër i lëshuar nga autoriteti kompetent kombëtar;

iii) njohuri të nevojshme në këto fusha:

1. sistemet e sigurisë dhe të kontrollit të mundësisë së hyrjes;

2. sigurinë në fluturim dhe në tokë;

3. kontrollin para hipjes në bord;

4. sigurinë e bagazheve dhe mallrave;

5. sigurinë dhe inspektimin e mjeteve fluturuese;

6. armët dhe sendet e tjera të ndaluara;

7. problematikën e terrorizmit dhe:

8. sektorët dhe masat e tjera të lidhura me sigurinë, që konsiderohen të nevojshme për të rritur ndërgjegjësimin mbi sigurinë.

b) funksionarët dhe instruktorët ,që merren dhe që janë përgjegjës për trajnimin për sigurinë e personelit të sigurisë dhe të personelit të tokës, duhet të ndjekin kurse vjetore trajnimi, në lidhje me sigurinë ajrore dhe zhvillimet më të fundit në këtë fushë.

2) . Trajnimi i personelit të sigurisë

Personeli i sigurisë duhet të trajnohet për të marrë përsipër detyrat që do t'u caktohen, trajnim ku përfshihen midis të tjerave fushat e mëposhtme:

1. teknologjia dhe teknikat e kontrollit;

2. operacionet në pikat e kontrollit;
3. teknikat e inspektimit të bagazhit të dorës dhe bagazhit të hambarit;
4. sistemet e sigurisë dhe kontrolli i aksesit;
5. kontrolli para hipjes;
6. siguria e bagazheve dhe e mallrave;
7. siguria dhe inspektimi i mjeteve fluturuese;
8. armët dhe sende të ndaluara;
- 9, problematika e terrorizmit;
10. sektorë dhe masa të tjera të lidhura me sigurinë që konsiderohen të nevojshme për të rritur ndërgjegjësimin mbi sigurinë.

Shtrirja e trajnimit mund të zgjerohet, në funksion të nevojave për sigurinë ajrore dhe zhvillimet teknologjike. Periudha fillestare e trajnimit për personelin që merret me kontrollin, nuk duhet të jetë më e shkurtër sesa periudha e rekomanduar nga Organizata e Aviacionit Civil Ndërkombëtar (ICAO).

### 3) Certifikimi i personelit të sigurisë

Personeli, që merret me kontrollin e sigurisë, duhet të jetë i autorizuar apo i certifikuar nga autoriteti kompetent kombëtar.

### 4. Motivimi i personelit të sigurisë

Duhet të merren masa të përshtatshme për të garantuar që personeli i sigurisë të motivohet fuqimisht , me qëllim që të kryejë funksionet që i takojnë me efikasitetin më të lartë.

### 12.3 Personel tjetër

Për personelin aeroportual, personelin e tokës dhe të fluturimit të transportuesve ajrorë, duhet të zbatohet një program trajnimi dhe ndërgjegjësimi fillestar dhe i përhershëm në lidhje me sigurinë. Trajnimi duhet të kontribuojë në rritjen e ndërgjegjësimit për sigurinë dhe përmirësimin e sistemeve ekzistuese të sigurisë. Kjo përfshin elementët e mëposhtëm:

1. sistemet e sigurisë dhe kontrollin e aksesit;
2. sigurinë në tokë dhe në fluturim;

3. kontrollin para hipjes në bord;
4. sigurinë e bagazheve dhe mallrave;
5. sigurinë dhe inspektimin e mjeteve fluturuese;
6. armët dhe sendet të tjera të ndaluara;
7. problematikën e terrorizmit dhe
8. fusha dhe masa të tjera, lidhur me sigurinë, që konsiderohen të përshtatshme për të rritur informacionin e akumuluar për sigurinë.

Kursi i trajnimit për sigurinë për të gjithë personelin aeroportual dhe për personelin e tokës të transportuesve ajrorë, të cilët kanë mundësinë e hyrjes në zonat sterile, duhet të konceptohet për një kohëzgjatje , ku më e pakta të jetë 3 orë kurs teorik dhe 1 orë kurs praktik.

### 13. UDHËZIME PËR APARATURAT

Aparaturat e përdorura për qëllime të sigurisë ajrore, duhet të autorizohen nga autoritetet kompetente dhe të jenë në përputhje me udhëzimet e parashtruara në këtë kapitull.

#### 13.1 Aparatura për zbulimin e metaleve

##### 1) Portale magnetike për zbulimin e metaleve

Portalet për zbulimin e metaleve që përdoren për kontrollin e pasagjerëve në aeroport, duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme:

- a) Siguria
  - i. aparatura duhet të jetë e aftë të zbulojë, në të gjitha kushtet e parashikueshme, objekte të vogla prej metalesh të ndryshme, me ndjeshmëri më të lartë për metalet forta;
  - ii. aparatura duhet të jetë e aftë të zbulojë objekte metalike, pavarësisht orientimit dhe pozicionimit të tyre në brendësi të strukturës;
  - iii. Ndjeshmëria e aparaturës duhet të jetë sa më në uniformë të brendësisë së strukturës, duhet të jetë e qëndrueshme dhe duhet të kontrollohet në mënyrë periodike herë pas hershme.
- b) Kërkesa të funksionimit

Funksionimi i aparaturës nuk duhet të ndikojë nga mjedisi ku gjendet.

c) Alarmi

Zbulimi i metaleve duhet të tregohet në mënyrë automatike duke mos i lënë operatorit asnjë mundësi vlerësimi në gjykimin e tij (sisteme go/non go).

d) Kontrolllet

Pajisja duhet të ketë mundësinë që të rregullohet, në mënyrë që të gjitha kërkesat në lidhje me zbulimin e metaleve të përmbushen , përfshirë volumin e alarmit.

Komandat për rregullimin e niveleve të zbulimit duhet të projektohen, në mënyrë të tillë që parandalojnë aksesin e paautorizuar. Opsionet duhet të jenë të qarta.

e) Kalibrimi

Në procedurat e kalibrimit nuk duhet të kenë të drejtë hyrjeje personat e paautorizuar.

2) *Detektorët manualë të metaleve*

Detektorët manualë që përdoren për kontrollin e pasagjerëve, duhet të plotësojnë këto kërkesa:

a) Aparatura duhet të jetë e aftë të zbulojë sasi të vogla metali , pa qenë në kontakt direkt me objektin,, në të gjitha kushtet e parashikueshme;

b) Aparatura duhet të jetë e aftë të zbulojë praninë e metaleve ferrorë dhe të metaleve jo të fortë;

c) Bobina e aparaturës duhet të projektohet në mënyrë që të tregojë qartë pozicionin e metalit të zbuluar;

d) Aparatura duhet të jetë e pajisur me sinjalizues alarmi sonorë dhe/ose pamorë.

13.2 Standardet dhe procedurat e provës për aparaturat me rreze X

1. *Fusha e zbatimit*

a) Aparaturat



Kërkesat dhe udhëzimet e mëposhtme për aparaturat me rreze X për sigurinë, aplikohen për të gjitha aparaturat me rreze X që prodhojnë një imazh të cilin operatori duhet ta interpretojë. Përfshihen rrezet X konvencionale dhe sistemet EDS/EDDS të përdorur në mënyrë treguese

(b) Objektet (sendet)

Në të njëjtën mënyrë, këto kërkesa dhe udhëzime për aparaturat me rreze X aplikohen për çfarëdo objekti që u nënshtrohet provës së tyre, të çfarëdo tipi apo përmase. Të gjitha objektet e destinuar që të transportohen në mjet fluturues ,që duhet të ekzaminohen me rreze X, duhet t'i nënshtrohen një kontrolli me standarde të njëjta.

2. Kërkesa të efikasitetit (rendimentit)

(a) Siguria

Aparatura me rreze X duhet të sigurojë zbulimin e nevojshëm, të matur në rezolucion, penetrim dhe ndarje, për të parandaluar futjen në mjet fluturues të sendeve të ndaluara;

(b) Provat

Efektiviteti i aparaturës vlerësohet me ndihmën e procedurave të përshtatshme të provës.

(c) Kërkesa , funksionimi

Aparatura me rreze X duhet të shfaqë imazh të plotë, të çfarëdo objekti që hyn në tunel. Nuk pranohet prerja e cepave.

Shtrembërimi i sendit të shfaqur në ekran, duhet të jetë sa më minimal.

Rripi transportues i aparaturës ,duhet të jetë i pajisur me shenja ,që tregojnë pikën ku duhet të vendosen bagazhet për të përfutur imazhe optimale.

Rregullimi i kontrastit me anë të aparaturave me rreze X ,duhet të jetë e aftë të tregojë nivele të ndryshme të grisë (skanim të një game më të reduktuar);

Imazhi i çfarëdo pjese të sendit të ekzaminuar me rreze X , duhet të paraqitet në ekran për të paktën 5 sekonda. Për me tepër, operatori duhet të ketë mundësinë të ndalojë rripin transportues dhe ta kthejë mbrapa nëse shihet i nevojshëm një ekzaminim i mëtejshëm.

Përmasat e ekranit., Ekрани duhet të jetë me përmasa të mjaftueshme për ekzaminimin e operatorit (zakonisht 14 polësh ose më tepër);

Karakteristikat e ekranit., Ekрани duhet të jetë pa dridhje dhe të ketë rezolucion prej të paktën 800 vijash (zakonisht 1024 x 1012 piksel, pra duhet të jetë me rezolucion të lartë).

Nëse përdoren dy ekrane, njëri nga të dy duhet të jetë monokrom.

Aparatura me rreze X, duhet të tregojë materialet që nuk arrin të penetrojë.

Aparatura me rreze X, duhet të jetë e aftë të evidentojë në mënyrë të dallueshme materialet organike nga ato joorganike.

Sistemi, duhet të jetë i aftë të sinjalizojë automatikisht sendet e rrezikshme për t'i lehtësuar punën operatorit.

### 3. Mirëmbajtja

Nuk pranohet asnjë modifikim i paautorizuar, përfshi operacionet e mirëmbajtjes dhe riparimit. Nuk pranohet asnjë ndryshim (fizik i pjesëve dhe i (programit) të aparaturës , pa u siguruar që kjo ndërhyrje nuk komprometon cilësinë e imazhit.

Përbërja e materialit të rripit transportues nuk mund të modifikohet pa u verifikuar që kjo nuk rezulton në ndryshim të cilësisë së imazhit.

Nëse parashikohet hyrja nëpërmjet modelit, me qëllim mirëmbajtjeje apo përforsim të rendimentit, kjo hyrje duhet të jetë e kontrolluar dhe e mbikëqyrur.

### Bashkëlidhje

Udhëzime për klasifikimin e sendeve të ndaluara.

Udhëzimet e mëposhtme japin sqarime rreth formave të ndryshme të armëve dhe objekteve të ndaluara, megjithatë është gjykimi personal që përcakton nëse një send mund të përdoret edhe si armë.

i) “Armë zjarri” nënkupton çfarëdo arme që mundëson qëllimin e një plumbi nëpërmjet forcës shpërthyes apo ajrit, apo gazit nën presion, përfshirë pistoletat shenjdhënëse dhe gjurmëlënëse.

ii) “Thika dhe mjetet prerëse” përfshijnë: kordhat, shpatat, prerëset e letrave, prerëset e kartonit, thikat për gjueti, thikat suvenir, aksesore të arteve marciale, mjete dhe instrumente pune dhe të gjitha thikat me teh me gjatësi bars me apo mbi 6 cm dhe/ose thikat e ndaluara nga aktet normative vendase.

(iii) “Armë goditëse”: shkop policie a shkopinj bejsbolli dhe instrumente të ngjashme.

(iv) “Eksplzivë, municione, lëngje të djegshme dhe materiale gërryese” janë: , çfarëdo komponenti shpërthyes apo i djegshëm, që vetëm apo i kombinuar me sende apo materiale të tjera, mund të shkaktojë zjarr apo shpërthim. Hyjnë në këtë kategori lëndët shpërthyes dhe lëndët plasëse, sendet piroteknike, benzina dhe lëngjet e tjera të

djegshme, municionet etj. dhe çdo përbërje me këta materiale. Gjithashtu përfshihen këtu materialet gërryese apo toksikë, përfshi gazet nën presion ose jo nën presion.

(v) “Sende neutralizuese apo paralizuese” janë: të gjitha gazet lotsjellës, ose lëndë kimike të ngjashme, produkte të tjera kimike dhe gazi që përmbajnë pistoletat, bombolat apo çfarëdo mbajtësi tjetër, gjithashtu edhe sendet e tjera të afta, që shkaktajnë efekte neutralizuese si aparaturat elektronike me efekt paralizues apo neutralizues nëpërmjet shkarkimit të ngarkesës elektrike.

(vi) “Sende të tjera” janë: kazma akulli për alpinizëm, tehe me dhëmbëza, gërshërë të gjata të cilat zakonisht nuk cilësohen si armë vdekjeprurëse, por që gjithsesi mund të përdoren si armë, përfshirë armët dhe bombat e dorës që janë lodra, si dhe riprodhimet (*dummies*) të armëve dhe bombave të dorës.

(vii) “Sende të tjera për të simuluar një armë vdekjeprurëse” janë : ato artikuj, që përfshijnë mes të tjerëve sendet, që ngjajnë me mekanizma shpërthyes apo sende të tjera që mund të kenë pamjen e armës ,apo të ndonjë objekti tjetër të rrezikshëm.

(viii) “Sendet dhe substancat për sulm kimik dhe biologjik”:

Mundësitë e sulmit kimik apo biologjik përfshijnë përdorimin e agjentëve kimikë apo biologjikë për kryerjen e akteve të paligjshme. Lista e substancave të tilla kimike apo biologjike të ndaluara, përfshijnë mes të tjerash këto substanca: mustardë sulfuri, vx, mustardë klori, sarin, cianur i hidrogjenizuar, antraksi, botulizmi, lia, tularemia, ethe hemorragjike virale, etj.

Sendet që përmbajnë substanca me natyrë të qartë apo të dyshuar kimike apo biologjike , duhet të raportohen menjëherë tek autoritetet aeroportuale, policia, autoritetet ushtarake apo autoritete të tjera kompetente, që të izoloohen larg zonave të terminalit të hapura për publikun.

Deklaratë ndërinstitucionale

Në lidhje me miratimin e legjislacionit të ri Komunitar që përcakton rregulla të përbashkëta për sigurinë në aviacionit civil, Parlamenti Evropian, Këshilli dhe Komisioni Evropian konfirmojnë sërish vendosmërinë e tyre për të vazhduar forcimin e cilësisë së sistemeve të sigurisë së aviacionit në Komunitet.

Të tre institucionet e pranojnë që kjo politikë zhvillimi ngre pyetje të rëndësishme në lidhje me financimin. Në këtë kontekst, duke pranuar që ekzistojnë shumë situata aktualisht në Shtetet Anëtare dhe duke pasur parasysh qëndrimin për politikën të shprehur në shkurt 2002 nga Shtetet Anëtare të BE-së në Konferencën Ministrore të Montrealit në lidhje me Sigurinë Ajrore 1) dhe duke pasur parasysh deklaratën e Komisionit se "do të konsideronte pozitivisht financimet publike për masa sigurie shtesë"92), nevoja për të

shmangur shtrembërime të ndjeshme të konkurrencës së brendshme, është një shqetësim i veçantë nga këndvështrimi i Komunitetit,

Tre institucionet janë dakord që kjo çështje duhet analizuar urgjentisht me qëllim që të identifikohen dallimet ekzistuese në Komunitet në lidhje me financimin e sigurisë ajrore dhe zgjidhjet e mundshme.

Ato mbajnë parasysh angazhimin e Komisionit për të marrë përsipër menjëherë kryerjen e një studimi (që kryesisht sqaron mënyrën se si ndahet financimi ndërmjet autoriteteve publike dhe operatorëve, pa cenuar ndarjen e kompetencave ndërmjet Shteteve Anëtare dhe Komunitetit Evropian) dhe t'i paraqesë Parlamentit Evropian dhe Këshillit rezultate dhe propozime nëse gjykon të përshtatshme.

(1) Regjistri Publik i Këshillit, dokumentet 5700/02 dhe 6053/02, dhe dokumenti AVSEC-Conf/02-IP/17.

(2) Mendim i Komisionit i datës 12 qershor 2002 për ndryshimet e Parlamentit Evropian dhe Qëndrimi i Përbashkët i Këshillit COM(2002) 327 final, faqe. 5.