LIGJ
Nr.8310, datë 19.3.1998

PËR SIGURINË NË AVIACIONIN CIVIL SHQIPTAR

Në mbështetje të nenit 16 të ligjit nr.7491, datë 29.4.1991 "Për dispozitat kryesore kushtetuese", me propozimin e Këshillit të Ministrave

KUVENDI POPULLOR
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

KREU I
DISPOZITA TË PËRJGITHSHME

Neni 1
Qëllimi

Ky ligj ka për qëllim të garantojë zbatimin e normave të sigurisë, rregullsinë dhe efektshmërinë e aviacionit civil kombëtar e ndërkombëtar në Republikën e Shqipërisë.

Neni 2
Përkufizime

Në zbatim të këtij ligji termat vijues kanë këto kuptime:

"Siguri" - kombinim i masave, i njerëzve dhe mjeteve për të ruajtur interesat e aviacionit civil kombëtar e ndërkombëtar nga aktet e ndërhyrjeve të paligjshme.

"Kontroll sigurie" - kontrolli për mbartjen e eksploziveve dhe sendeve të tjera të mundshme në kryerjen e një akti të ndërhyrjes së paligjshme që duhet ndaluar.

"Programi i sigurisë" - të gjitha masat e zbatuara në parandalimin e akteve të ndërhyrjeve të paligjshme kundër interesave kombëtarë dhe ndërkombëtarë të aviacionit civil.

"Ekran" - përdorimi i teknikës ose i mjeteve të tjera për të zbuluar armët, eksplozivët ose pajisjet e tjera të rrezikshme, nga të cilat mund të kryhet një krim a një akt i paligjshëm.

"Zona tranzite" - zona ku pasagjerët futen pasi kalojnë ekranin dhe para se të futen në bord.

"Ministria e Punëve Publike dhe Transportit" - ministri që ka në varësi veprimtarinë e aviacionit civil.

"DPAC" - Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil.

"ANTA" - Agjencia Nacionale e Trafikut Ajror.

"Shërbimi i trafikut ajror" - është shërbimi që përfshin shkëmbimin e informacionit në fluturim, me qëllim sigurinë e fluturimit dhe kontrollin e trafikut ajror.

"Drejtoria e aeroportit" - ndërmarrje në varësi të Drejtorisë së Përgjithshme të Aviacionit Civil që i ushtron funksionet e saj juridike dhe operacionale brenda kufijve territorialë të miratuar.

"Zona të kufizuara" - zona ku lëvizjet në këto zona janë të kufizuara, për shkak të zbatimit të programit të sigurisë.

"Qendra e kontrollit të incidenteve" - organi që drejton operacionin në rastin e ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil.

"Operues" - quhet personi juridik a fizik i licensuar për të ushtruar veprimtari në transportin ajror ose shërbime të tjera ndihmëse në aeroport.

KREU II
ORGANET PËRGJEGJËSE QË MERREN ME ZBATIMIN E SIGURISË NË AVIACIONIN CIVIL

Neni 3

Përcaktimi i përgjegjësive

Autoriteti përgjegjës, i caktuar për sigurimin e aviacionit civil në Republikën e Shqipërisë, është Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil.

Përgjegjësitë e autoritetit të sigurisë në aviacionin civil përfshijnë:

a) Zhvillimin, zbatimin dhe ndjekjen e këtij ligji.

b) Përkufizimin dhe caktimin e detyrave për zbatimin e aspekteve të ndryshme të ligjit.

c) Vendosjen e mjeteve të bashkërendimit të veprimtarive ndërmjet organizmave të ndryshëm në Republikën e Shqipërisë në lidhje me përgjegjësinë për anë të ndryshme të ligjit.

ç) Kontrollin dhe zbatimin e rregullave nga përgjegjësit e aeroporteve, operuesve të linjave ajrore në territorin e vendit tonë dhe të subjekteve të tjera që përfshihen në këtë ligj.

d) Rishikimin dhe mbajtjen e efektshmërisë së sigurisë në aviacion, duke përfshirë rivlerësimin e masave të sigurimit dhe procedurat në vijim të një akti të ndërhyrjeve të paligjshme, si dhe marrjen e masave të nevojshme për riparimin e dobësive dhe parandalimin e përsëritjeve.

dh) Mbikëqyrjen që shërbimet e sigurimit të aeroportit të jenë të pajisura me mjetet e domosdoshme për plotësimin e detyrave të ngarkuara nga ky ligj.

e) Zhvillimin dhe rishikimin, nëse është e nevojshme, të politikës kombëtare në lidhje me sigurinë në aviacionin civil.

ë) Përpilimin dhe nxjerren e rregullave të plota në lidhje me sigurinë e aviacionit civil për personat juridikë e fizikë, që e ushtrojnë veprimtarinë e tyre në aeroportin ndërkombëtar ose në aeroportet e tjera civile brenda vendit.

f) Sigurimin e kërkesave arkitekturore dhe të infrastrukturës së nevojshme për zbatimin optimal të masave të sigurisë në aviacionin civil kombëtar e ndërkombëtar, të integruara brenda hartimit të projekteve për krijimin e lehtësive në aeroportin ndërkombëtar dhe në aeroportet e tjera kombëtare, si dhe në fushat e uljes brenda Republikës së Shqipërisë.

g) Zhvillimin dhe zbatimin e programit të stërvitjes për sigurinë e aviacionit civil, si dhe ndjekjen dhe miratimin e programeve të sigurisë për aeroporte të ndryshme.

Neni 4

Drejtoria e aeroportit

Drejtoria e aeroportit është përgjegjëse për drejtimin dhe operimin e aeroportit kombëtar ose ndërkombëtar në përputhje me këtë ligj.

Neni 5

Përgjegjësitë specifike të sigurisë në aviacionin civil të drejtorisë së aeroportit përfshijnë:

a) vendosjen dhe zbatimin e ligjit të sigurisë së aviacionit në aeroport, duke dhënë hollësi për masat e sigurimit individual në aeroport, për të siguruar përputhjen me kërkesat e këtij ligji.

b) funksionimin e Komitetit të Sigurisë së Aviacionit Civil në aeroport, në përputhje me kërkesat e këtij ligji;

c) çdo ndryshim të projekteve dhe planeve të zhvillimit të aeroportit që përfshihen në planin e sigurisë të hartuar nga DPAC.

Neni 6

Operuesit e aeroportit

1. Operuesit e aeroportit duhet të mbajnë dokumentet, për të cilat është lëshuar një licencë e dhënë nga DPAC ose dokumente të tjera të vlefshme nga autoriteti përkatës sipas legjislacionit në fuqi, caktuar me urdhër të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit.

2. Këtu përfshihen koncensionet që jepen, në përputhje me legjislacionin në fuqi, nga drejtoria e aeroportit për qëllimet e zhvillimit të biznesit, të cilat përbëjnë strukturat dytësore të veprimtarisë së operimit, të cilat duhet të jenë në përputhje me këtë ligj.

Neni 7
Operuesit e linjave ajrore

1. Operuesit e linjave ajrore që kryejnë një shërbim kombëtar ose ndërkombëtar në Shqipëri, duhet të kenë programin e sigurisë në aviacion, në përshtatje me kërkesat e programit kombëtar të sigurimit në aviacion të miratuar nga DPAC.

2. Programi i sigurisë në aviacion të operuesve të linjave ajrore duhet të specifikojë praktikat dhe procedurat që duhet të ndiqen prej tyre për të mbrojtur pasagjerët, ekuipazhin, personelin tokësor, avionin dhe mjetet lehtësuese nga aktet e ndërhyrjeve të paligjshme, në përputhje me këtë ligj.

Neni 8
Programi i sigurisë

Çdo program i sigurisë në aviacionin civil të operuesve të linjave ajrore duhet të përfshijë:

a) objektivat e programit dhe përgjegjësinë për sigurinë e kryerjes së tij;

b) organizimin e funksioneve dhe përgjegjësive të operuesve të linjave ajrore për sigurinë, duke përfshirë caktimin e nëpunësit përgjegjës të tyre;

c) masat për të siguruar efektshmërinë e programit, ku përfshihet edhe trajtimi i personelit, testet periodike dhe vlerësimi i programit të sigurisë;

ç) masat e sigurimit specifik;

d) planin e emergjencës.

Neni 9
Masat e sigurimit specifik përfshijnë:

a) Kontrollin e sigurisë para fluturimit të avionit;

b) procedurat për ekranin e pasagjerëve dhe bagazheve;

c) procedurat për t'u siguruar se asnjë armë, eksploziv ose mjet i rrezikshëm nuk është lënë në bord nga pasagjerët zbritës në ndalimet tranzite;

ç) masat për të mbrojtur ngarkesën, pakot korriere dhe ekspres, posten, furnizimet me ushqim, kontrollin e bagazhit, duke përfshirë bagazhin që del nga aeroporti;

d) trajtimi i pasagjerëve që kanë qenë subjekt i masave penale ose administrative;

dh) procedurat për mbajtjen e armëve në kabinën e avionit;

e) kontrolli i hyrjes dhe i sigurimit të avionëve të parkuar.

Neni 10

Plani i emergjencës përfshin:

a) Aksionin dhe procedurat në rastet e grabitjes në ajër, sabotazhit dhe kërcënimit me bomba;

b) procedurat e fluturimit, kur një dyshim është ose besohet se mund të jetë në bordin e avionit;

c) masat speficike të sigurisë që duhet të merren gjatë periudhës së rritjes së rrezikut gjatë parkimit, fluturimit dhe rrugët e zgjidhjes.

Neni 11
Organi i policisë

Objekti i veprimtarisë së organit të policisë në përputhje me sigurinë e aviacionit civil është parandalimi dhe zbulimi i veprave penale, të cilat mund të përbëjnë rrezik për aviacionin civil, si dhe parandalimi i incidenteve të rënda dhe i rasteve të jashtëzakonshme.

Neni 12

Ministria e Brendshme është përgjegjëse për përcaktimet e funksioneve të policisë dhe veprimeve të tyre në aerportet kombëtare e ndërkombëtare të vendit, për të mbrojtur aviacionin civil

kundër akteve kriminale dhe veprimeve të paligjshme.

Neni 13

Përgjegjësitë specifike të organit të policisë të aeroportit në zonën e sigurimit të aviacionit janë:

a. Parandalimi dhe zbulimi i veprave penale në aeroport.

b. Ruajtja dhe patrullimi i zonave të aeroportit.

c. Mbajtja në gatishmëri e një kontigjenti të planifikuar forcash të gatshme për t'iu përgjigjur dhe për të kontrolluar aktet e grabitjes, sabotazhit, të kërcënimit me bomba ose mjete të tjera, të sulmeve tokësore dhe çrregullimeve civile.

Neni 14

Organi doganor

1. Objekti i veprimtarisë së organit doganor në përputhje me sigurinë e aviacionit civil është zbatimi me korrektësi i detyrave që i ngarkon ky ligj dhe ardhja në ndihmë organeve të tjera brenda kompetencave të njohura nga legjislacioni doganor.

2. Në aeroportet ku janë vendosur organet doganore, doganierët kryejnë të gjitha veprimet doganore në kompetencë të tyre ndaj mjeteve të transportit ajror, ekuipazhit të tyre, personave të pranishëm në bord, si dhe të gjitha mallrave që ato transportojnë në mbërritje, nisje dhe gjatë qëndrimit të tyre.

Neni 15

Komiteti i sigurisë së aviacionit civil në aeroport

Për zhvillimin, bashkërendimin dhe zbatimin e masave të sigurimit dhe procedurave në aeroport, Këshilli i Ministrave miraton me vendim të veçantë Komitetin e Sigurisë së Aviacionit Civil për Aeroportin.

Neni 16

Bashkëpunimi me shtetet e tjera

Ministria e Brendshme, në bashkëpunim me organizmat ndërkombëtarë të sigurisë dhe shtetet e tjera bashkërendon punën për sigurimin e aviacionit civil e të mjeteve fluturues të tyre për transport publik dhe jopublik, në bazë të marrëveshjes dypalëshe.

KREU III

MBROJTJA E AEROPORTEVE, AVIONËVE DHE MJETEVE TË NAVIGIMIT AJROR

Neni 17

Caktimi i zonave të kufizuara

1. DPAC, në bashkëpunim me drejtorinë e aerportit dhe organizmat e tjerë që veprojnë në aerport, përcakton zonat e kufizuara.

2. Hyrjet në këto zona të kufizuara duhet të kontrollohen në përputhje me procedurat dhe programet përkatëse të sigurimit të aeroportit, si dhe në përputhje me rregullat për kontrollin e hyrjeve.

Neni 18

Zonat e përcaktuara si të kufizuara janë:

a) zona e radarëve;

b) zona e mjeteve ndihmëse navigacionale;
c) zona e antenave dhe stacioneve tokësore VHF;
ç) zona të tjera të përcaktuara nga DPAC.

Neni 19
Mbrojtja e zonave të kufizuara

Zonat e kufizuara duhet të mbrohen me njerëz dhe me mjete nga organi i policisë së aeroportit, për të parandaluar hyrjet e paautorizuara.

Neni 20
Hyrja në zonat e kufizuara

Hyrja në të gjitha zonat e përcaktuara të kufizuara në ligjin për sigurinë në aviacion do të jenë të lira për:
a) pasagjerët që kanë dokumente udhëtimi të vlefshme për udhëtime ndërkombëtare me avion, ose
b) personat që kanë leje të miratuara për zonat e kufizuara.

Neni 21

1. Lejet për në zonat e kufizuara jepen nga drejtoria e aeroportit dhe kontrollohen nga organi i policisë.
2. Rishikimi dhe rivlerësimi i lejeve shqyrtohet nga Komiteti i Sigurisë së Aviacionit Civil të Aeroportit.

Neni 22
Kontrolli i hyrjeve për personat

Hyrja në zonat e kufizuara për në bordin e avionit lejohet kur personat kanë:
a) biletën së bashku me vizën e nevojshme;
b) pasaportën ose dokumente të tjera identifikimi ose në mungesë të tyre
- kartën për të huaj;
- certifikatën e anëtarit të ekuipazhit;
- dokumente emigracioni udhëtimi ose leje kalimi të OKB të lëshuar nga një vend tjetër a organizëm;
c) kuponin e hyrjes në bord të avionit, ku të jetë shënuar edhe emri i personit.

Neni 23

Drejtoria e aeroportit që lëshon lejet për në zonat e kufizuara, duhet të sigurojë që:
a) të gjitha kërkesat për t’u pajisur me leje për në zonat e kufizuara të jenë bërë me shkrim të drejtorit të aeroportit;
b) kërkesat me shkrim të jenë të verifikuara me kujdes, për të siguruar se ekzistojnë kushtet për të lëshuar një leje.

Neni 24

1. Çdo lejet duhet të përmbajë:
a) emrin e mbajtësit;
b) fotografinë e mbajtësit ose dokumente të tjera personale identifikimi;
c) datën e skadimit;
ç) zonën e kufizuar ku leja është e vlefshme.
2. Leja duhet të mbahet në një vend të dukshëm në veshjet e jashtme gjatë gjithë kohës që

personi do të hyjë dhe do të qëndrojë në zonën e kufizuar.

Neni 25
Kontrolli i hyrjeve për automjetet

1. Drejtoria e aeroportit lëshon lejet për automjetet që lëvizin në zonat e kufizuara.
2. Leja e automjetit duhet të vendoset në një vend të dukshëm dhe duhet të përmbajë:
a) numrin e regjistrimit të automjetit;
b) librezën e pronarit a të përdoruesit të automjetit;
c) periudhën e vlefshmërisë;
ç) zonat e kufizuara të lejuara;
d) portat që do të përdoren për hyrjen e automjeteve.

Neni 26
Përgjegjësia

1. Operuesit e avionit janë përgjegjës për sigurimin e avioneve të tyre.
2. Kur avionet nuk janë në shërbim dhe janë lënë në pritje, dyert e tyre të jenë të mbylluara dhe pajisjet e bordit të avionit të jenë të hequra.
3. Operuesit e linjave ajrore duhet të sigurohen që avionit i është bërë shërbimi i kontrollit para fluturimit për të zbuluar objekte të dyshimta që mund të ekzistojnë në bordin e avionit.

Neni 27
Kushtet e rritjes së rrezikut

Për fluturimet që mund të jenë nën një rrezik në rritje, operuesit e linjave ajrore duhet të marrin masat përkatëse për të siguruar zbritjen e pasagjerëve dhe për të mos lejuar sende në bord të avionit në ndalimet tranzite.

Neni 28

Kur ekzistojnë të dhëna që një avion mund të jetë objekt i një akti të ndërhyrjes së paligjshme:
a) operuesi i linjës ajrore duhet të njoftojë organin kompetent sipas skemës së përcaktuar në procedurën e emergjencës të aeroportit, dhe
b) të bëhet inspektimi i avionit nëpërmjet grupit të inspektimit të caktuar nga Komiteti i Sigurisë së Aviacionit Civil të Aeroportit.

Neni 29

Kur ka të dhëna që një avion mund të sulmohet në ajër, autoritetet përkatëse të aeroportit duhet:
a) të njoftojnë sa më shpejt qendrën operative për raste emergjente të aeroportit.
b) të marrin masa mbrojtëse për avionin, siç janë specifikuar në planin e rastit emergjent.

KREU IV
KONTROLLI I PERSONAVE DHE SENDEVE QË FUTEN NË BORDIN E AVIONIT

Neni 30
Kalimi në ekran i pasagjerëve dhe bagazheve

Organi doganor dhe organi i policisë së aeroportit, në përputhje me strukturat e organizimit të veprimtarisë së tyre ligjore, ngarkohen për kryerjen e procesit të kontrollit të pasagjerëve dhe bagazheve, duke përfshirë atë të ekranizimit me rreze X.

Neni 31

Qëllimi i kalimit në ekran të pasagjerëve dhe bagazheve është të parandalohen armët, eksplozivet ose mjetet e tjera të rrezikshme, që mund të përdoren për aktet e ndërhyrjeve të paligjshme në bordin e avionit.

Neni 32
Përdorimi i pajisjeve të sigurimit

Gjithë pasagjerët, së bashku me bagazhet e tyre, kalojnë në ekran nëpërmjet zbuluesit të metaleve dhe pajisjes që përdor rreze zbuluese X.

Neni 33
Kërkimi manual

Kërkimi manual përdoret për të gjithë pasagjerët në nisje dhe bagazhet e tyre, kur pajisja e sigurimit nuk është e vlefshme ose është jashtë përdorimit.

Neni 34
Zonat tranzite

Zonat tranzite përcaktohen ato zona ku pasagjerët futen pasi kalojnë ekranin dhe përpara se të futen në bordin e avionit.

Neni 35
Bllokimi i bagazheve

1. Bagazhet e pasagjerëve bllokohen nga personeli që përdor ekranin, në rastet kur në to gjenden armë zjarri, lëndë plasëse, mjete të tjera të ndaluara me ligj, që përbëjnë rrezik për sigurinë e aviacionit civil.
2. Organi i policisë së aeroportit duhet të njoftohet menjëherë dhe bagazhet u dorëzohen atyre në zotërim.

Neni 36
Refuzimi për të kaluar në ekran

Ndalohet kalimi për çdo pasagjer që refuzon të kalojë në ekran apo që refuzon që bagazhet e tij t'i nënshtrohen kontrollit.

Neni 37
Përzierja e pasagjerëve që kanë kaluar me ata që nuk kanë kaluar në ekran

Në rastin e përzierjes së pasagjerëve që kanë kaluar me ata që nuk kanë kaluar në ekran, duhet të merren këto masa:

a. Zonat tranzite të mbahen të qeta dhe një kontroll kërkimi i plotë duhet të kryhet nga organi i policisë.

b. Pasagjerët në nisje dhe bagazhi i tyre i kabinës duhet të kalojnë në një ekran të dytë, para se të kalojnë për në bordin e avionit.

c. Nëse pas përzierjes pasagjerët kanë hyrë në avion, avioni duhet kontrolluar.

Neni 38
Mosrealizimi i kontrollit të sigurimit

Në rast se avioni është nisur dhe zbulohet që kontrolli i sigurimit nuk është realizuar, drejtoria e aeroportit dhe ANTA njoftojnë shtetin përkatës ku avioni ka destinacionin nëpërmjet rrjetit të komunikimit aeronautik.

Neni 39
Pasagjerët kalimtarë dhe ata tranzitë

1. Operuesit e linjave ajrore ndërkombëtare duhet të përfshijnë në programin e sigurimit masat për kontrollin e pasagjerëve pa zbritje në aeroport, të atyre tranzit dhe të bagazheve, me qëllim që të parandalohet futja në bordin e avionit e sendeve të pakontrolluara.

2. Drejtoria e aeroportit duhet të marrë masa të tilla të mjaftueshme për të kryer një kontroll të sigurt që pasagjerët kalimtarë dhe tranzitë të mos kenë kontakt me personat e tjerë, të cilët nuk kanë kaluar në ekran.

Neni 40
Ekuipazhi i linjave ajrore, personeli i aeroportit dhe persona të tjerë që nuk janë pasagjerë

1. Ekuipazhi i linjave ajrore, personeli i aeroportit dhe persona të tjerë që nuk janë pasagjerë, të cilët kalojnë në zonat tranzite, duhet të kalojnë në ekran në të njëjtën mënyrë sikurse pasagjerët.

2. E njëjta procedurë zbatohet edhe për bagazhet e tyre.

Neni 41
Diplomatët dhe valixhet diplomatike

Trajtimi i diplomatëve dhe valixheve diplomatike bëhet në përputhje me legjislacionin dhe praktikën përkatëse ndërkombëtare.

Neni 42
Materialet e klasifikuara

1. Materialet e klasifikuara nga autoritetet përkatëse shtetërore, sipas Kodit Doganor shqiptar dhe konventave ndërkombëtare, do të kontrollohen vetëm për nevoja të veçanta, për t'u siguruar se nuk kanë armë ose mjete të rrezikshme.

2. Nëse ndonjë gjë nuk është e qartë për operuesin në drejtim të sigurisë, materialet e klasifikuara duhet t'i nënshtrohen kontrollit.

Neni 43
Përjashtimet nga ekrani

Përjashtime specifike nga kontrolli i ekranit bëhen për kryetarët e shteteve dhe personalitetet e tjera të larta shtetërore, kur vijnë ose shkojnë për vizitë zyrtare, sipas dispozitave të legjislacionit në fuqi.

Neni 44
Mbajtja e autorizuar e armëve

Mbajtja e armëve në bordin e avionit nga personat e autorizuar në përputhje me detyrat e tyre, lejohet vetëm në rastet e përcaktuara me ligj. Autoriteti i caktuar përgjegjës për rishikimin dhe miratimin e kërkesës për mbajtjen e autorizuar të armëve nga individët në ndarjen e kabinës është organi i policisë së aeroportit.

Neni 45

Operuesit e linjave ajrore që transportojnë armë, duhet të sigurojnë që kanë dokumentacionin përkatës të shkruar, që autorizon mbajtjen e armëve

Para futjes në bord, personat me armë të njihen nga komandanti i ekuipazhit.

Personave që kanë armë nuk u shërbehet pije alkoolike .

Piloti në komandë dhe anëtarët e ekuipazhit duhet të dinë numrin e personave të armatosur në bordin e avionit.

Neni 46

Mbajtja e autorizuar e armëve në zonat e siguruara në bordin e avionit

Operuesit e linjave ajrore janë të lejuar të transportojnë armë në zonat e siguruara në bordin e avionit, nën kushtet e mëposhtme:

a) Operuesi i linjës ajrore ose përfaqësuesi i tij të konfirmojnë se arma është në bagazhin e kontrolluar të pasagjerit dhe se arma nuk është e mbushur.

b) Arma është vendosur në atë zonë që është e paaritshme për personat e tjerë në fluturim.

Neni 47

Personat në shoqërim ose kontroll administrativ

1. Të burgosurit të shoqëruar nga agjentë të policisë, të dëbuarit ose personat e shpallur të padëshirueshëm janë persona në shoqërim ose kontroll administrativ.

2. Procedurat në raste të tilla përcaktohen nga Ministria e Brendshme.

Neni 48

Kërkesat për njoftim

1. Organi i policisë së aeroportit ose shërbimet e tjera të informacionit duhet të njoftojnë në kohë operuesin e linjës ajrore përkatëse dhe pilotin në komandë për pasagjerët që kanë qenë subjekt të masave penale dhe administrative.

2. Kur persona, subjekte të ndjekjeve penale dhe administrative, janë në bordin e avionit, organi i policisë ose drejtoria e aeroportit duhet të informojë autoritetet në shtetet tranzitë ose të destinacionit, për identitetin e personit, arsyen e transportimit të këtij personi dhe rrezikun që ai paraqet.

Neni 49

Operuesit e linjave ajrore duhet të përfshijnë në programet e tyre zbatimin e masave përkatëse të sigurisë, në rastet kur në bordin e avionit udhëtojnë persona që janë subjekte të ndjekjeve penale dhe administrative.

Neni 50

Kontrolli dhe mbrojtja e bagazheve

1. Bagazhet e kontrolluara duhet të mbrohen nga hyrjet e paautorizuara deri në kohën që bagazhi i kthehet pasagjerit në destinacion ose të transferohet tek operuesi tjetër. Bagazhet e kontrolluara në aeroport duhet të mbrohen deri sa ato të futen në avion.

2. Hyrjet e bagazheve nga zonat e marrjes dhe pikat e transferimit duhet të bëhen vetëm nga personeli i autorizuar. Personeli i aeroportit duhet të vëzhgojë personat e paautorizuar dhe t'i raportojnë ata te drejtuesit e organit të policisë së aeroportit.

3. Personeli i aeroportit që merret me transportin e bagazheve duhet të jetë i gatshëm për të parandaluar bagazhet e pakontrolluara që të vendosen në konvejer, karroca ose automjete të transportimit të tyre, në mënyrë që të shmangen aktet e ndërhyrjeve të paligjshme në aviacion.

Neni 51

Identifikimi i pasagjerëve e bagazheve

1. Operatorët e linjës ajrore duhet të sigurohen që, së bashku me bagazhin e transportuar në

hambar, të jetë në bordin e avionit edhe pasagjeri përkatës. Rregullat për këtë procedurë përcaktohen nga operuesi ajror dhe miratohen nga Komiteti i Sigurisë së Aviacionit Civil të Aeroportit.

2. Bagazhet e kontrolluara të pasagjerëve, të cilat për arsye sigurimi nuk pranohen në bord, duhet të shkarkohen.

Neni 52
Transferimi i bagazheve

1. Bagazhet tranzite të pasagjerëve duhet të kalojnë në ekran njëlloj si bagazhet e pasagjerëve të aeroportit të origjinës.

2. Operuesit e linjave ajrore duhet të sigurohen që bagazhe të tilla të mos transportohen, derisa të konfirmohet që pasagjerët kanë hipur në bordin e avionit.

Neni 53
Magazinimi i bagazheve

Depot e magazinimit të bagazheve duhet të jenë të vendosura në zona të sigurta dhe të sigurohen në përputhje me procedurat e vendosura në programin e sigurisë së aeroportit dhe procedurave të Kodit Doganor.

Neni 54
Kontrolli i mallrave dhe ngarkesave postare

Të gjitha mallrat dhe ngarkesat postare të destinuara për t'u ngarkuar në bordin e avionit, duhet t'i nënshtrohen një kontrolli specifik, ku të përfshihet detyrimisht edhe kontrolli nëpërmjet ekranit, me qëllim që të parandalohet futja në to e armëve, lëndëve plasëse dhe mjeteve të tjera të rrezikshme.

Neni 55
Furnizimi me ushqim i avionëve dhe magazinimi i tyre

1. Operuesit e linjave ajrore dhe shoqëritë tregtare të furnizimit me ushqim të avionëve duhet të përfshijnë në programet e tyre përkatëse dhe të zbatojnë procedurat përkatëse të sigurimit dhe kontrollit për të parandaluar futjen e armëve, lëndëve plasëse dhe mjeteve të tjera të rrezikshme në depot e furnizimeve me ushqim të avionit.

2. Shoqëritë tregtare të furnizimit me ushqim të avionëve, të vendosura jashtë aeroportit, duhet të sigurojnë furnizimet e ushqimeve dhe t'i mbrojnë ato nga futjet e paautorizuara nga vendi i vendosjes së tyre deri në aeroport.

Neni 56
Pajisjet e sigurimit

DPAC siguron dhe planifikon listën e standardeve kombëtare për pajisjet e sigurimit të aviacionit, duke përfshirë:

- standardet bazë minimale të pajisjeve me rreze X të përdorura për kalimin në ekran të pasagjerëve dhe bagazheve;
- dedektorët e lëvizshëm metalikë, dedektorët e dorës metalike;
- pajisjet e tjera të sigurimit në përdorim;
- standardet operacionale etj.

Neni 57
Operimi dhe mirëmbajtja

1. Të gjitha pajisjet e sigurimit duhet të përdoren në përputhje me rekomandimet e prodhuesit dhe me procedurat standarde të veçanta të operimit, siç përcaktohen në programin e sigurisë së

aerportit.

2. Personat që i kanë në përdorim këto pajisje, duhet të jenë të kualifikuar dhe të përshtatshëm për t'i përdorur dhe mirëmbajtur ato.

KREU V
PERSONELI DHE MËNYRAT E PËRGJIGJES NDAJ AKTEVE TË PALIGJSHME

Neni 58
Kriteret e zgjedhjeve

Personeli i angazhuar me operimet në aeroporte dhe kryesisht me sigurinë, u nënshtrohet kritereve të punësimit, të cilat kanë të bëjnë kryesisht me:

- formimin profesional;
- të kaluarën e pastër morale të personit;
- përvojën e mëparshme në punë;
- cilësitë fizike dhe stabilitetin emocianal;
- testimin paraprak etj.

Neni 59
Kualifikimi dhe testimi

1. DPAC, në bashkëpunim me Ministrinë e Brendshme, planifikon dhe përgatit programet stërvitore e të kualifikimit, për të vendosur personelin e aeroportit, organin e policisë dhe të doganës në nivelin e kërkuar për të kryer detyrat e tyre të sigurimit.

2. DPAC dhe Ministria e Brendshme bëjnë testimin e komponentëve të ndryshëm të zbatimit praktik të masave të sigurimit të aviacionit, duke përfshirë pajisjet, personelin dhe funksionimin e procedurave, me qëllim që të kontrollojë efektshmërinë e masave të sigurimit.

Neni 60

Çdo program stërvitor duhet të përmbajë:

a) objektivat e deklaruar dhe planet stërvitore;

b) përgjegjësitë e caktuara për kryerjen e kurseve stërvitore;

c) informacionin administrativ në lidhje me zgjedhjen, testimin dhe raportin për kandidatët;

ç) përshkrimin e programit mësimor;

d) hollësi të kurseve të mësipërme;

dh) instruksione në lidhje me ndihmat dhe kujdesin material të stërvitjes;

e) procedurat për mënyrat e stërvitjes.

Neni 61
Mënyrat e përgjigjes ndaj akteve të ndërhyrjeve të paligjshme

Ministria e Brendshme është përgjegjëse për ndërhyrjen kundrejt akteve të paligjshme në aviacionin civil. Programet e ndërhyrjes përcaktohen në skemat e organizimit të Ministrisë së Brendshme.

Neni 62
Skema e veprimit

1. Skema e veprimit në raste të jashtëzakonshme përcaktohet në planin e rasteve të jashtëzakonshme të aeroportit, të miratuar nga dikasteret përkatëse që ushtrojnë veprimtari në aeroport.

2. Gjithë organizmat që marrin informacion, që tregojnë se një akt i ndërhyrjes së paligjshme do të ndodhë ose që ka ndodhur, duhet të ndërmarrin veprime alarmi të specifikuara në planin e rasteve të jashtëzakonshme.

3. Veprimet që do të ndërmerren duhet të përfshijnë marrjen, shpërndarjen e mesazhit dhe miratimin e planit të veprimeve të tyre.

Neni 63

1. Organizmi që merr informacionin është përgjegjës për mbledhjen dhe ruajtjen e këtij informacioni, si dhe për të bërë një përmbledhje të përpiktë për incidentin që ka ndodhur.

2. Nëse njoftimi është bërë, ai duhet të përhapet te të gjithë ata që kanë lidhje me aksionin e mëtejshëm që do të ndërmerret në përputhje me planin përkatës.

Neni 64
Organi përgjegjës

Organi përgjegjës zbatues ndaj ndonjë akti të ndërhyrjes së paligjshme është organi i policisë së aeroportit, i varur nga Ministria e Brendshme dhe në rast nevoje çdo organ i specializuar i kësaj ministrie.

Neni 65
Zbatimi

Me marrjen e njoftimit të një akti të ndërhyrjes së paligjshme, është përgjegjësia e qendrës që mori njoftimin të lajmërojë organin e policisë, që të futë në veprim qendrën e kontrollit të incidentit të përqendruar në Ministrinë e Brendshme dhe të ndërmarrë veprime të mëtejshme, siç janë specifikuar në planin kombëtar për raste të tilla

Neni 66
Veprimet e shërbimit të trafikut ajror

1. Kur një avion është objekt i ndërhyrjes së paligjshme dhe kërkon përdorimin e hapësirës ajrore të Republikës së Shqipërisë për t'u ulur në aeroportin ndërkombëtar, qendra e kontrollit të trafikut ajror duhet t'i japë çdo ndihmë për të siguruar fluturimin, duke pasur parasysh mundësinë e një uljeje të jashtëzakonshme.

2. Pas uljes, avioni duhet të drejtohet në zonën e izolimit të përcaktuar në planin e rasteve të jashtëzakonshme të aeroportit.

Neni 67

1. Kur një avion është objekt i ndërhyrjes të paligjshme dhe kërkon përdorimin e hapësirës ajrore të Republikës së Shqipërisë me qëllim mbikalimi, qendra e kontrollit të trafikut ajror duhet t'i japë çdo ndihmë për të ruajtur fluturimin, për aq kohë sa avioni është në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë.

2. Agjencia kombëtare e trafikut ajror do të transmetojë gjithë informacionin që disponon në lidhje me ngjarjen, në qendrën e kontrollit të trafikut ajror të shtetit tjetër dhe në vendin e destinacionit të avionit, me qëllim që të përfitohet në kohë për të ndërmarrë veprimet e nevojshme.

KREU VI
KOMUNIKIMI DHE RAPORTIMI

Neni 68
Kontakti me median

Gjatë një akti të ndërhyrjes së paligjshme, zëdhënësi i shtypit i Ministrisë së Brendshme dhe i Ministrisë së Punëve Publike dhe të Transportit janë të autorizuar për të kontaktuar me median.

Neni 69
Dërgimi i informacionit

Nëse ndodh një akt i ndërhyrjes së paligjshme në Republikën e Shqipërisë, DPAC përgatit informacionin përkatës, të cilin, nëpërmjet Ministrisë së Punëve të Jashtme e transmeton te:

a) shteti i regjistrimit të avionit;

b) shteti i operuesit të avionit;

c) shtetet, qytetarët e të cilëve janë vrarë, a plagosur si pasojëë e ndodhjes së ngjarjes dhe

ç) çdo shtet që ka pasur pasagjerë në bord.

Neni 70
Njoftimi për aktet e ndërhyrjeve të paligjshme tek ICAO

1. Njoftimi për aktet e ndërhyrjes së paligjshme bëhet pranë Organizatës Botërore të Aviacionit Civil (ICAO).

2. Në rast të ndodhjes së një akti të ndërhyrjes të paligjshme kundër aviacionit civil, DPAC, duhet të përgatitë dhe të dërgojë, nëpërmjet Ministrisë së Punëve të Jashtme, në Organizatën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar (ICAO) dy raportet si vijon:

a) Raportin paraprak për aktin e ndërhyrjes së paligjshme. Ky raport duhet të dërgohet në ICAO brenda 30 ditëve në një nga gjuhët e punës së ICAO-s.

b) Raportin final për aktin e ndërhyrjes së paligjshme. Ky raport duhet të dërgohet në ICAO brenda 60 ditëve të ngjarjes në një nga gjuhët e punës së ICAO-s.

KREU VII
FINANCIMI DHE SANKSIONET

Neni 71
Financimi

Për realizimin e financimit të infrastrukturës për sigurinë në aviacionin civil, me propozimin e DPAC, Ministria e Punëve Publike dhe të Transportit, në bashkëpunim me Ministrinë e Financave, miratojnë tarifën për sigurinë në aviacionin civil kundër ndërhyrjeve dhe akteve të paligjshme.

Neni 72
Sanksionet

1. Shkeljet e neneve të këtij ligji, kur nuk formojnë vepër penale, dënohen për kundërvajtje administrative nga inspektorët mbikëqyrës të aviacionit civil;

a) Për shkelje të neneve nr.4, 5, 6, 8, 9, 10, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 29, 37, 49, 57, 65, 66, nga personeli i aeroportit dhe ANTA me gjobë nga 50 mijë lekë deri në 100 mijë lekë.

b) Për shkelje të neneve nr.7, 8, 9, 10, 26, 27, 28, 38, 44, 45, 48, 50, 54, 57 nga operuesit e linjave ajrore, me gjobë nga 500 mijë lekë deri në 1 000 000 lekë.

2. Shqyrtimi i kundërvajtjeve administrative, ankimi dhe ekzekutimi i vendimeve bëhet sipas ligjit “Për kundërvajtjet administrative”.

Neni 73
Hyrja në fuqi e ligjit

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.2035, datë 3.4.1998 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Rexhep Meidani