URDHËR[1]
Nr. 163, datë 26.3.2021

PËR PËRCAKTIMIN E MASAVE TË DETAJUARA PËR ZBATIMIN E STANDARDEVE THEMELORE TË PËRBASHKËTA NË FUSHËN E SIGURISË SË AVIACIONIT CIVIL

(ndryshuar me urdhrin nr. 62, datë 18.4.2025)

(i përditësuar)

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të nenit 7, pika "ç", dhe nenit 113, pika 2, të ligjit nr. 96/2020, datë 23.7.2020, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë",

URDHËROJ:

1. Miratimin e masave të detajuara për zbatimin e standardeve themelore të përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil.

2. Masat e detajuara të referuara në pikën 1 të këtij urdhri, për zbatimin e standardeve themelore të përbashkëta për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil, janë paraqitur në aneksin bashkëlidhur, pjesë përbërëse e këtij urdhri.

2/1 Kriteret për shmangien nga standardet themelore të përbashkëta të sigurisë në aviacion dhe zbatimin e masave alternative, janë sipas aneksit 2 bashkëlidhur, pjesë përbërëse e këtij urdhri.

3. Ngarkohen Autoriteti i Aviacionit Civil dhe të gjitha entitetet e lidhura me veprimtaritë në fushën e transportit ajror civil në Republikën e Shqipërisë për zbatimin e këtij urdhri.

4. Urdhri i MPPT-së nr. 22, datë 6.3.20013, "Mbi masat e detajuara për zbatimin e standardeve të përgjithshme bazë në sigurinë e aviacionit civil", shfuqizohet.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

ANEKS

1. SIGURIA E AEROPORTIT
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

1.01 Përveç nëse është shprehur ndryshe, Autoriteti i Aviacionit Civil, operatori i aeroportit, transportuesi ajror apo enti përgjegjës, sipas programit kombëtar të sigurisë së aviacionit civil, siç referohet në nenin 8 të udhëzimit të ministrit nr. 26, datë 20.10.2010, do të garantojnë zbatimin e masave të përcaktuara në këtë kapitull.

1.0.2 Për qëllime të këtij kapitulli, një avion, autobus, karrocë bagazhesh ose mjete të tjera të transportit, apo vendkalimet për këmbësorë apo pistat e avionëve, do të konsiderohen si pjesë të një aeroporti.

Për qëllime të këtij kapitulli, "Bagazh i siguruar" është bagazhi i skanuar në nisje që mbrohet fizikisht, me qëllim parandalimin e futjes së sendeve të pakontrolluara.

1.0.3 Pa cenuar kriteret për përjashtime të përcaktuara në pjesën K të aneksit të udhëzimit të ministrit nr. 2, datë 13.3.2015, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lejojë procedura ose përjashtime të veçanta të sigurisë për mbrojtjen dhe sigurinë e zonave ajrore në aeroporte në ditët në të cilat nuk ka më shumë se tetë avion të planifikuar për nisje, me kusht që vetëm një avion të jetë për t'u

[1] Ky urdhër përafron plotësisht Rregulloren Zbatuese të Komisionit (BE) 2015/1998, të datës 5 nëntor 2015, që përcakton masat e hollësishme për zbatimin e standardeve themelore të përbashkëta për sigurinë e aviacionit.

ngarkuar, shkarkuar, hipur ose zbritur në çdo kohë ose brenda pjesës kritike të zonës së kufizuar të sigurisë (SRA) ose në një aeroport që është jashtë fushës së pikave 1.1.3.

1.0.4 Për qëllime të këtij aneksi "artikujt që mbarten nga persona që nuk janë pasagjerë" kanë kuptimin e artikujve për përdorim nga personat që i mbartin ato.

1.1 KËRKESAT PËR PLANIFIKIMIN E AEROPORTEVE

1.1.1 Kufijtë

1.1.1.1 Kufijtë ndërmjet zonës tokësore, zonës ajrore, zonave të kufizuara të sigurisë, pjesëve kritike dhe, kur është e zbatueshme, zonat e demarkuara, do të jenë qartësisht të identifikueshme në çdo aeroport për të mundësuar masat e duhura të sigurisë që do të merren në secilën nga këto zona.

1.1.1.2 Kufiri ndërmjet zonës tokësore dhe zonës ajrore duhet të jetë një pengesë fizike, qartësisht e dukshme për publikun e gjerë dhe e cila pengon hyrjen e paautorizuar të personit.

1.1.2 Zonat e kufizuara të sigurisë

1.1.2.1 Zonat e kufizuara të sigurisë duhet të përshijnë të paktën si më poshtë:

a) një pjesë të një aeroporti në të cilin kanë akses pasagjerët e skanuar për nisje; dhe

b) një pjesë të një aeroporti nëpërmjet të cilit mund të kalojë bagazhi i dorës i skanuar ose në të cilën ky bagazh mund të mbahet, përveç rasteve kur kemi të bëjmë me bagazh të siguruar; dhe

c) një pjesë të një aeroporti të caktuar për parkimin e avionit për nisje apo mbërritje.

1.1.2.2 Një pjesë aeroporti do të konsiderohet si një zonë e kufizuar sigurie të paktë për periudhën kohore në të cilën zhvillohen aktivitetet e përcaktuara në pikën 1.1.2.1.

Kur vendoset për një zonë, si zonë e kufizuar sigurie, përpara se ajo zonë të jetë vendosur si e tillë duhet që në pjesët që mund të jenë kontaminuar, të kryhet menjëherë një kontroll sigurie, me qëllim që në mënyrë të arsyeshme të garantohet se ajo nuk përmban artikuj të ndaluar. Kjo dispozitë do të konsiderohet e përmbushur për avionë që i nënshtrohen kontrollit të sigurisë së avionit.

1.1.2.3 Kurdo që persona të paautorizuar mund të kenë pasur akses në zonat e kufizuara të sigurisë, aty, për pjesët që mund të jenë kontaminuar, duhet të kryhet kontrolli i sigurisë, sa më shpejt që të jetë e mundur, me qëllim që në mënyrë të arsyeshme garantohet që ato nuk përmbajnë artikuj të ndaluar. Kjo dispozitë do të konsiderohet e përmbushur për avionë që i nënshtrohen kontrollit të sigurisë së avionit.

1.1.3 Pjesët kritike të zonave të kufizuara të sigurisë

1.1.3.1 Pjesët kritike vendosen në aeroporte ku ka më tepër se 60 persona që mbajnë karta identifikimi aeroporti që lejojnë aksesin në zonat e kufizuara të sigurisë.

1.1.3.2 Pjesët kritike të sigurisë do të përshijnë të paktën si më poshtë:

a) të gjitha pjesët e një aeroporti në të cilin kanë akses pasagjerët e skanuar për nisje; dhe

b) të gjitha pjesët e një aeroporti nëpërmjet të cilit bagazhi i dorës në nisje i skanuar mund të kalojë ose në të cilin ai mund të mbahet, përveç rasteve kur kemi të bëjmë me bagazh të siguruar;

Një pjesë aeroporti do të konsiderohet si një zonë e kufizuar sigurie të paktë për periudhën kohore në të cilën zhvillohen aktivitetet e përcaktuara në pikën "a" ose "b".

1.1.3.3 Kur vendoset për një pjesë kritike sigurie, kryhet menjëherë, para se të vendoset, një kontroll sigurie për pjesët që mund të jenë kontaminuar, me qëllim që në mënyrë të arsyeshme të sigurohet se ato nuk përmbajnë artikuj të ndaluar. Kjo dispozitë konsiderohet e përmbushur për avionë që i nënshtrohen kontrollit të sigurisë së avionit.

1.1.3.4 Një kontroll i sigurisë për ato pjesë kritike që mund të ishin kontaminuar duhet të kryhen sa më shpejt të jetë e mundur në mënyrë që të sigurohet në mënyrë të arsyeshme që të mos përmbajnë artikuj të ndaluar, kudo që ka akses në pjesët kritike me ndonjë nga këto që vijojnë:

a) persona të paskanuar;

b) pasagjerët dhe anëtarët e ekuipazhit që vijnë nga vende të treta, përveç atyre të listuara në bashkëlidhjen 4-B;

c) pasagjerët dhe anëtarët e ekuipazhit që vijnë nga aeroportet e Unionit ku shteti anëtar përkatës është tërhequr nga standardet bazë të përbashkëta, siç parashikohet në nenin 1 të Rregullores së

Komisionit (BE) nr. 1254/2009 (*), përveç atyre që plotësohen me ardhjen e tyre dhe shoqërohen jashtë atyre zonave përputhje me pikën 1.2.7.3.

Kjo pikë do të konsiderohet të jetë përmbushur për avionët që i nënshtrohen një kërkimi të sigurisë së avionëve, dhe nuk do të zbatohen kur personat e mbuluar nga pika 1.3.2 dhe pika 4.1.1.7 kanë pasur akses në pjesët kritike.

Sa u përket pikave "b" dhe "c", kjo dispozitë do të zbatohet vetëm për ato pjesë kritike që janë të përdorura nga bagazhet e skanuara të hambarit dhe/ose pasagjerët e skanuar në nisje që nuk janë nisur në të njëjtin avion si këta pasagjerë dhe anëtarë të ekuipazhit.

1.2 KONTROLLI I HYRJES

1.2.1 Hyrja në zonën ajrore

1.2.1.1 Hyrja në zonat ajrore mund të autorizohet nëse personat apo automjetet kanë arsye legjitime për të qenë aty. Grupe të caktuara të shoqëruara nga persona të autorizuar të aeroportit do të konsiderohen që kanë arsye të ligjshme.

1.2.1.2 Për të pasur akses në zonën ajrore personi duhet të jetë pajisur me autorizim.

1.2.1.3 Për të pasur akses në zonën ajrore automjeti duhet të paraqesë një lejekalimi për automjetin.

1.2.1.4 Personat që janë në zonën ajrore, paraqesin autorizimin e tyre për kontroll, sipas kërkesës.

1.2.2 Hyrja në zonat e kufizuara të sigurisë

1.2.2.1 Hyrja në zonat e kufizuara të sigurisë mund të autorizohet vetëm nëse personat apo automjetet kanë arsye të ligjshme për të qenë aty. Grupe të shoqëruara nga persona të autorizuar të aeroportit do të konsiderohen që kanë arsye të ligjshme.

1.2.2.2 Për të pasur akses në zonat e kufizuara të sigurisë një person duhet të paraqesë një nga autorizimet e mëposhtme:

a) një kartë bordi të vlefshme apo ekuivalenten e saj; ose

b) një kartë identifikimi të vlefshme të ekuipazhit; ose

c) një kartë identifikimi të vlefshme të aeroportit; ose

d) një kartë identifikimi të vlefshme kombëtare të Autoritetit të Aviacionit Civil; ose

e) një kartë identifikimi të vlefshme të një autoriteti të pranuar (njohur) nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Në mënyrë alternative, mund të lejohet aksesi pas identifikimit pozitiv të të dhënave me anë të verifikimit biometrik.

1.2.2.3 Për të pasur akses në zonat me hyrje të kufizuar automjeti duhet të ketë të vendosur dukshëm një lejekalimi të vlefshme për automjetin.

1.2.2.4 Karta e bordit ose ekuivalenti i saj referuar në pikën 1.2.2.2 "a" do të kontrollohet para se personit t'i lejohet aksesi në zonat e kufizuara të sigurisë me qëllim që në mënyrë të arsyeshme të sigurohet që është e vlefshme.

Karta referuar në pikat 1.2.2.2 "b" – "e", përkatësisht, kontrollohet para se personit t'i lejohet aksesi në zonat e kufizuara të sigurisë, me qëllim që në mënyrë të arsyeshme të sigurohet që është e vlefshme dhe i korrespondon mbajtësit.

Kur përdoret identifikimi biometrik, verifikimi duhet të sigurojë se personi që kërkon akses në zonat e kufizuara të sigurisë mban një nga autorizimet e renditura në pikën 1.2.2.2 dhe që ky autorizim është i vlefshëm dhe i paskaduar.

1.2.2.5 Për të parandaluar aksesin e paautorizuar në zonat e kufizuara të sigurisë pikat e aksesit do të kontrollohen me anë të:

a) një sistemi elektronik, i cili kufizon aksesin në kohë me radhë për një person; ose

b) personave të autorizuar për zbatimin e kontrollit të aksesit.

Autoriteti i Aviacionit Civil mund të përcaktojë në programin e tij kombëtar të sigurisë së aviacionit që kufizimi një person në kohë me radhë sipas pikës "a" nuk zbatohet në pikat e aksesit të përdorura posaçërisht për oficerët e zbatimit të ligjit.

1.2.2.6 Para se automjetit t'i lejohet hyrja në zonat e kufizuara të sigurisë, duhet të kontrollohet leja e automjetit për t'u siguruar nëse është e vlefshme dhe korrenspondon me automjetin.

1.2.3 Kërkesat për kartat e identifikimit të ekuipazhit të Unionit (BE) dhe kartat e identifikimit të aeroportit

1.2.3.1 Karta e identitetit të ekuipazhit të një anëtari të ekuipazhit të punësuar nga një transportues ajror i Bashkimit Evropian dhe një kartë identitetit e një aeroportit mund t'i lëshohet vetëm një personi që ka një nevojë operacionale dhe ka përfunduar me sukses një kontroll të pastërtisë së figurës me pikën 11.1.3.

1.2.3.2 Karta e identifikimit të ekuipazhit dhe të aeroportit lëshohen për një periudhë që nuk i kalon pesë vjet.

1.2.3.3 Karta e identitetit të një personi, i cili nuk kalon me sukses një kontroll të rreptë të pastërtisë së figurës, duhet menjëherë të bëhet jo e vlefshme ose tërhiqet, dhe i kthehet autoritetit kompetent, operatorit ose subjektit lëshues, sipas rastit.

1.2.3.4 Karta e identitetit duhet të vendoset në një vend të dukshëm, të paktën kur mbajtësi është në zonën e kufizuar të sigurisë.

Një person i cili nuk shfaq kartën e tij të identifikimit në zonat e kufizuara të sigurisë, përveç atyre zonave ku janë të pranishëm pasagjerët, do të ndalohet nga personat përgjegjës për zbatimin e pikës 1.5.1 "c" dhe, sipas rastit, duhet të raportohet.

1.2.3.5 Karta e identifikimit duhet të kthehet menjëherë në rrethanat e mëposhtme:

a) me kërkesë të autoritetit përkatës, operatorit ose subjektit lëshues, sipas rastit;

b) me përfundimin e punësimit;

c) me ndryshimin e punëdhënësit;

d) me ndryshimin e nevojës për të pasur akses në zonat për të cilat është dhënë një autorizim;

e) pas skadimit të afatit të kartës;

f) me tërheqjen e kartës.

1.2.3.6 Enti lëshues duhet të njoftohet menjëherë për humbjen, vjedhjen ose dështimit për t'u kthyer të një kartë identiteti.

1.2.3.7 Një kartë elektronike duhet të bëhet jo e vlefshme, menjëherë pas kthimit, skadimit, tërheqjes ose njoftimit të humbjes, vjedhjes apo dështimit për t'u kthyer.

1.2.4 Kërkesa shtesë për kartat e identifikimit të ekuipazhit të Unionit (BE)

1.2.4.1 Karta e identifikimit e një anëtari ekuipazhi të punësuar nga një transportues ajror i BE-së duhet të përmbajë:

a) emrin dhe fotografinë e mbajtësit; dhe

b) emrin e transportuesit ajror; dhe

c) fjalën "ekuipazh" në anglisht; dhe

d) datën e skadencës.

1.2.5 Kërkesa shtesë për kartat e identifikimit të aeroportit

1.2.5.1 Karta e identifikimit të aeroportit duhet të përmbajë:

a) emrin dhe fotografinë e mbajtësit; dhe

b) emrin e punëdhënësit të mbajtësit, përveç rasteve kur është e programuar elektronikisht; dhe

c) emrin e subjektit lëshues ose të aeroportit; dhe

d) zonat për të cilat mbajtësi është i autorizuar të ketë akses; dhe

e) datën e skadencës, përveç rasteve kur është programuar në mënyrë elektronike.

Emrat dhe zonat e aksesit mund të zëvendësohen nga një identifikim ekuivalent.

1.2.5.2 Për të parandaluar keqpërdorimin e kartave të identifikimit të aeroportit, duhet të vendoset një sistem, që në mënyrë të arsyeshme të sigurojë diktimin e përpjekjeve për përdorimin e kartave që kanë humbur, janë vjedhur ose që nuk janë kthyer. Sapo të diktohet, të merren masat përkatëse.

1.2.6 Kërkesat për lejet e kalimit të automjeteve

1.2.6.1 Leja e kalimit e automjetit mund të lëshohet vetëm atëherë kur është përcaktuar nevoja operacionale.

1.2.6.2 Leja e kalimit të automjetit është e veçantë për çdo mjet dhe paraqet:

1.2.6.3 Leja: a) zonat në të cilat automjeti është i autorizuar të ketë akses; dhe b) datën e skadencës.

Një lejekalimi elektronike për automjet duhet, ose:

a) të jetë e fiksuar në automjet në një mënyrë e cila të sigurojë se ajo nuk transferohet; ose

b) të jetë i lidhur me kompaninë ose përdoruesin individual të automjetit të regjistruar nëpërmjet një baze të sigurt të regjistrimit të automjeteve.

Paset elektronike të automjeteve, gjithashtu, duhet të jenë të lexueshme elektronikisht.

1.2.6.4 Lejekalimi i automjetit të vendoset në një vend të dukshëm, kurdo që automjeti është në zonën ajrore.

1.2.6.5 Leja e kalimit të automjetit i kthehet menjëherë entit lëshues:

a) me kërkesë të entit lëshues; ose

b) kur mjeti nuk përdoret më për akses në zonat me hyrje të kufizuar; ose

c) me skadencën e kartës, përveç rasteve kur leja shfuqizohet automatikisht.

1.2.6.6 Enti lëshues njoftohet menjëherë për humbjen, vjedhjen apo pamundësinë e kthimit të lejes së kalimit të automjetit.

1.2.6.7 Lejekalimi elektronik i automjetit do të çaktivizohet menjëherë pas kthimit, skadencës, tërheqjes apo njoftimit të humbjes, vjedhjes apo pamundësisë për ta kthyer.

1.2.6.8 Për të parandaluar keqpërdorimin e lejekalimeve të automjeteve, duhet të vendoset një sistem, që në mënyrë të arsyeshme të sigurojë diktimin e përpjekjeve për përdorimin e lejekalimeve të automjeteve që kanë humbur, janë vjedhur apo që nuk kthehen. Sapo të diktohet, të merren masat përkatëse.

1.2.6.9 Automjetet që përdoren vetëm në zonën ajrore dhe nuk kanë leje për të lëvizur në rrugët publike mund dhe të përjashtohen nga zbatimi i pikave 1.2.6.2 deri në 1.2.6.8, me kusht që të shënjohen qartësisht në pjesën e jashtme si automjete operacionale në përdorim në atë aeroport.

1.2.7 Hyrja e shoqëruar

1.2.7.1 Anëtarët e ekuipazhit, përveç atyre që mbajnë një kartë të vlefshme identifikimi aeroporti, duhet të shoqërohen gjatë gjithë kohës kur janë në zona të kufizuara të sigurisë, përveç se në:

a) zonat ku pasagjerët mund të jenë prezent; dhe

b) zonat në afërsi të avionit me të cilin kanë arritur apo do të nisen; dhe

c) zonat e caktuara për ekuipazhet; dhe

d) distancat midis terminalit apo pikës së aksesit dhe të avionit në të cilin anëtarët e ekuipazhit kanë mbërritur apo duhet të nisen.

1.2.7.2 Në raste të veçanta, një person mund të përjashtohet nga kërkesat e pikës 1.2.5.1 dhe detyrimet për kontrollet për pastërtinë e figurës, me kusht që personi të jetë gjatë gjithë kohës i shoqëruar kur është në zonat e kufizuara të sigurisë. Personi mund të përjashtohet nga këto kërkesa për shoqërim, nëse ai ka një autorizim dhe mban një kartë të vlefshme identifikimi aeroporti.

1.2.7.3 Shoqëruesi duhet të:

a) mbajë kartë identifikimi të vlefshme, siç përcaktohet në pikat 1.2.2.2 "c", "d" ose "e"; dhe

b) jetë autorizuar për shoqërim në zonat e kufizuara të sigurisë; dhe

c) ketë kontakt pamor gjatë gjithë kohës më personin apo personat që shoqëron; dhe

d) sigurojë, në mënyrë të arsyeshme që personi apo personat që shoqëron nuk kryejnë asnjë shkelje sigurie.

1.2.7.4 Një automjet mund të përjashtohet nga kërkesat e pikës 1.2.6, me kusht që të jetë i shoqëruar gjatë gjithë kohës që qëndron në zonën ajrore.

1.2.7.5 Kurdo që një pasagjer nuk udhëton si rezultat i kontratës së transportuesit ajror që ka rezultuar në dhënien e një lejekalimi bordi ose ekuivalentin e saj, anëtari i ekuipazhit që e shoqëron këtë pasagjer mund të përjashtohen nga kërkesat e pikës 1.2.7.3 "a".

1.3 SKANIMI I PERSONAVE QË NUK JANË PASAGJERË DHE I SENDEVE QË ATA MBARTIN

1.3.1 Skanimi i personave që nuk janë pasagjerë dhe i sendeve që ata mbartin

1.3.1.1 Personat e tjerë, përveç pasagjerëve do të skanohen me një nga mënyrat e mëposhtme:

a) kontroll manual, me duar;

b) kalim përmes pajisjes urë e diktimit të metaleve (WTMD);

c) qentë e diktimit të eksplozivit;

d) pajisje e diktimit të gjurmëve të eksplozivit (ETD);

e) skaner sigurie që nuk përdorin rrezatim jonizues;

f) pajisjet e zbulimit të gjurmëve eksplozive (ETD) të kombinuara me pajisjet e zbulimit të metaleve të zbuluara me dorë (HHMD);

g) pajisjet për zbulimin e metaleve të këpucëve (SMD);

h) pajisjet për zbulimin e eksplozivëve të këpucëve (SED).

Pajisjet SMD dhe SED mund të përdoren vetëm si një mjet plotësues për skanim.

1.3.1.2 Pikat 4.1.1.3–4.1.1.6 dhe 4.1.1.10–4.1.1.11 zbatohen për skanimin e personave që nuk janë pasagjerë.

1.3.1.3 Qentë e diktimit të eksplozivëve, pajisjet ETD dhe pajisjet ETD në kombinim me pajisjet SED mund të përdoren vetëm si një mjet plotësues për skanimin e personave të ndryshëm nga pasagjerët ose në mënyrë të paparashikueshme të alternuar me kontrollet me dorë, kontrolle me dorë në kombinim me pajisjet SMD, WTMD apo skanerët e sigurisë.

Rekordet e informacionit si më sipër mund të mbahet në format elektronik.

1.3.1.4 Sendet që mbarten nga personat që nuk janë pasagjerë do të kontrollohen me një nga mënyrat e mëposhtme:

a) kontroll manual, me duar;

b) pajisje me rreze x;

c) pajisje (EDS) për sistemet e zbulimit të eksplozivëve;

d) qentë për zbulimin e eksplozivëve; dhe

e) pajisje (ETD) për zbulimin e gjurmëve të eksplozivëve.

1.3.1.5 Pikat 4.1.2.4–4.1.2.7 dhe 4.1.2.11 do të zbatohen në kontrollin e sendeve që mbarten nga persona që nuk janë pasagjerë.

1.3.1.6 Qentë e zbulimit të eksplozivëve dhe pajisjet ETD mund të përdoren vetëm si një mjet plotësues i skanimit të sendeve që mbarten nga personat e tjerë jo pasagjerë ose në ndërrim të paparashikuar me kërkimin manual me duar, WTMD ose skanerët e sigurisë.

1.3.1.7 Nëse personat që nuk janë pasagjerë dhe sendet që ato mbajnë do të skanohen me metodën e rastësisë, shpeshtësia e kontrollit duhet të përcaktohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil mbi bazën e një vlerësimi të rrezikut.

1.3.1.8 Kafshët që përdoren për nevoja operacionale dhe që drejtohen nga një person që mban një kartë identiteti të vlefshme të aeroportit, duhet t'i nënshtrohet një kontrolli pamor para se të lejohen të hyjnë në zonat e kufizuara të sigurisë.

1.3.2 Përjashtimet dhe procedurat e veçanta të skanimit

1.3.2.1 Autoriteti i Aviacionit Civil, për arsye objektive, mund të lejojë përjashtimin e personave që nuk janë pasagjerë nga skanimi apo të lejojë që t'u nënshtrohen procedurave të veçanta të skanimit, me kusht që ato të jenë shoqëruar nga një person i autorizuar për shoqërim, në përputhje me pikën 1.2.7.3.

1.3.2.2 Personat e skanuar, që nuk janë pasagjerë të cilët largohen përkohësisht nga pjesët kritike mund të përjashtohen nga skanimi në kthim, me kusht që të kenë qenë nën vëzhgim të vazhdueshëm të personave të autorizuar mjaftueshëm për të siguruar arsyeshëm se ata nuk do të fusin artikuj të ndaluar në këto pjesë kritike.

1.4 VERIFIKIMI I AUTOMJETEVE

1.4.1 Automjetet që hyjnë në pjesët kritike

1.4.1.1 Të gjitha automjetet duhet të verifikohen para se të hyjnë në pjesët kritike. Ato duhet të mbrohen nga ndërhyrjet e paligjshme që prej momentit të verifikimit deri në kalimin në pjesët kritike.

1.4.1.2 Shoferi dhe çdo udhëtar tjetër në automjet nuk duhet të qëndrojnë brenda automjetit gjatë kohës së kryerjes së verifikimit. Ata duhet të largojnë nga automjeti sendet e tyre personale dhe t'i marrin me vete për skanim.

1.4.1.3 Aty duhet të përcaktohet metodologji për të siguruar rastësinë e përzgjedhjes së zonave që do të kontrollohen.

1.4.2 Automjetet që hyjnë në zonat me siguri të kufizuar që nuk janë pjesë kritike

1.4.2.1 Shoferi dhe çdo udhëtar tjetër në automjet nuk duhet të qëndrojnë brenda automjetit gjatë kohës së kontrollit të tij. Ata duhet të largojnë sendet e tyre personale nga automjeti dhe t'i marrin me vete për skanim.

1.4.2.2 Aty duhet të përcaktohet metodologji për të siguruar rastësinë e përzgjedhjes së automjeteve dhe të zonave që do të kontrollohen.

1.4.3 Metodat e verifikimit

1.4.3.1 Kërkimi manual me duar konsiston në një kontroll të hollësishëm me dorë të pjesëve të caktuara, duke përfshirë brendinë e tyre, me qëllim që në mënyrë të arsyeshme të sigurohet që në automjeti nuk përmban artikuj të ndaluar.

1.4.3.2 Metodat e mëposhtme mund të përdoren vetëm si mënyra plotësuese të verifikimit:

a) qentë për zbulimin e eksplozivëve; dhe

b) pajisja (ETD) për diktimin e gjurmëve të eksplozivëve.

1.4.4 Përjashtimet dhe procedurat e veçanta të verifikimit

1.4.4.1 Autoriteti i Aviacionit Civil, për arsye objektive, mund të lejojë përjashtimin e automjeteve nga verifikimi, ose të lejojë që t'u nënshtrohen procedurave të veçanta të verifikimit, me kusht që ato të jenë shoqëruar nga një person i autorizuar për shoqërim, në përputhje me pikën 1.2.7.3.

1.5 VËZHGIMI, PATRULLIMET DHE KONTROLLET E TJERA FIZIKE

1.5.1 Vëzhgimet ose patrullimet duhet të ndërmerren me qëllim për të monitoruar:

a) vijat kufitare midis zonës tokësore, zonës ajrore, zonave me siguri të kufizuar, pjesëve kritike dhe, nëse aplikohen, zonat e demarkuara; dhe

b) zonat brenda dhe, në afërsi të, terminalit në të cilat publiku mund të hyjë, ku përfshihen zonat për parkim dhe rrugëkalimet; dhe

c) ekspozimin dhe vlefshmërinë e kartave të identifikimit të personave në zonat me siguri të kufizuar, përveç atyre zonave ku pasagjerët janë prezentë; dhe

d) ekspozimin dhe vlefshmërinë e lejeve të automjeteve gjatë qëndrimit në zonën ajrore; dhe

e) bagazhet e destinuara për në hambarin e avionit, kargon dhe postën, furnizimet në fluturim dhe postën dhe materialet e transportuesit ajror, në pjesët kritike që presin të ngarkohen në avion.

1.5.2 Frekuenca dhe mënyrat e kryerjes së vëzhgimit dhe patrullimeve do të bazohen në një vlerësim të riskut dhe duhet të aprovohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Ato duhet të marrin parasysh:

a) madhësinë e aeroportit, ku përfshihet numri dhe natyra e operimeve; dhe

b) planin e aeroportit, veçanërisht raportin reciprok ndërmjet zonave të përcaktuara në aeroport; dhe

c) mundësitë dhe kufizimet e mënyrave të kryerjes së vëzhgimeve dhe të patrullimeve.

Pjesët e vlerësimit të riskut që lidhen me frekuencën dhe mënyrat e kryerjes së vëzhgimit dhe të patrullimit, kur kërkohen, për qëllime të monitorimit të pajtueshmërisë do të vihen në dispozicion në mënyrë të shkruar.

1.5.3 Vëzhgimi dhe patrullimi nuk duhet të ndjekin një rutinë të parashikueshme. Vlefshmëria e kartave të identifikimit të kontrollohet në mënyrë rastësore.

1.5.4 Masat duhet të vendosen për të penguar personat si nga thyerja e pikëkontrolleve të sigurisë, ashtu dhe, nëse ndodh një shkelje e tillë, të kuptohet menjëherë shkelja dhe pasojat e saj të zgjidhen dhe korrigjohen.

1.6 ARTIKUJ TË NDALUAR

1.6.1 Personat që nuk janë pasagjerë nuk do të lejohen të mbajnë në zonat e kufizuara të sigurisë artikujt e listuar në bashkëlidhjen 1-A.

1.6.2 Mund të jepet një përjashtim për pikën 1.6.1, me kusht që personi që autorizohet të mbajë artikuj të ndaluar në zonat me siguri të kufizuar, me qëllim për të ndërmarrë kryerjen e detyrave që janë thelbësore për operimin e faciliteteve në aeroport ose në avion ose për kryerjen e detyrave në fluturim.

1.6.3 Me qëllim lejimin e pajtueshmërisë së personit të autorizuar që të mbartë një apo më shumë nga artikujt e listuar në bashkëlidhjen 1-A me artikullin e mbartur:

a) personi duhet të ketë autorizim dhe ta ketë atë me vete. Autorizimi duhet të shënohet ose në kartën e identifikimit që i lejon hyrjen për në zonat e kufizuara të sigurisë ose në një deklaratë të veçantë me shkrim. Autorizimi duhet të tregojë artikullin (artikujt) që mund të mbarten ose si kategori ose si një artikull i veçantë. Nëse autorizimi është shënuar në kartën e identifikimit atëherë ai do të pranohet duke e parë, në bazë të nevojës për njohje; ose

b) do të vendoset një sistem në pikat e kontrollit të sigurisë, që tregon se cilët persona janë autorizuar për të mbartur cilët artikuj, si artikuj në kategori apo si artikuj të veçantë.

1.6.4 Pajtueshmëria duhet të kryhet përpara se personit t'i lejohet mbartja e artikullit/ve për në zonat e kufizuara të sigurisë dhe të jetë sfiduar aty për aty nga personat që kryejnë mbikëqyrje ose patrullime sipas pikës "c" të pikës 1.5.1.

1.6.5 Artikujt e përfshirë në bashkëlidhjen 1-A mund të ruhen në zonat me siguri të kufizuar, me kusht që të mbahen në kushte të sigurta. Artikujt e listuar në pikat "c", "d" dhe "e" të bashkëlidhjes 4-C mund të ruhen në zonat me siguri të kufizuar, me kusht që të mos jenë të aksesueshme nga pasagjerët.

BASHKËLIDHJA 1-A
PERSONA TË TJERË, PËRVEÇ PASAGJERËVE

LISTA E ARTIKUJVE TË NDALUAR

a) Armët, armët e zjarrit dhe mjetet e tjera që gjuajnë predha - mjete që mund të përdoren ose duket se mund të përdoren për të shkaktuar dëmtime serioze, duke gjuajtur predha, ku përfshihen:

- të gjitha llojet e armëve e zjarrit, pistoleta, revolverë, pushkë, pushkë gjahu;
- pushkët lodra, imitime të armëve të zjarrit që mund të mendohen si armë të vërteta;
- pjesë përbërëse të armëve të zjarrit, me përjashtim të pajisjeve teleskopike të shikimit;
- snajper, pushkë, armë me saçme;
- pistoleta me lazer dhe pistoleta starti;
- harqe, harqe me shigjeta dhe shigjeta;
- pushkë me fuzhnje dhe pushkë me shtiza;
- llastiqe dhe katapulta.

b) Pajisje që të trullosin - pajisje që janë projektuar posaçërisht për të trullosur apo për të bllokuar lëvizjen, ku përfshihen:

- pajisje për shokim, të tilla si armët për trullosje, armë paralizuaese dhe shkopinjtë për paralizim;
- paralizues të kafshëve dhe armët vrasëse të kafshëve;
- kimikate që të përdoren për paaftësim, gaze dhe sprai, të tilla si: sprai me arrëmyshk, piper pjepër, gaz lotsjellës, sprai me acid dhe sprai që përdoret për paaftësimin e kafshëve.

c) Eksplozivët dhe substancat e djegshme dhe pajisjet eksplozive – eksplozivë dhe substanca djegëse dhe pajisje që mund të përdoren për të shkaktuar plagë të rënda apo që paraqesin rrezik për sigurinë e avionit ku përfshihen:

- municione;
- kapsula shpërthyese;
- detonatorë dhe fitila;
- imitime të pajisjeve plasëse;
- mina, granata dhe pajisje të tjera ushtarake plasëse;
- fishekzjarrë dhe ndezës të tjerë;
- kuti ose pajisje që gjeneron zjarrin;
- dinamit, barut dhe eksplozivë plastikë.

ç) Çdo objekt tjetër që mund të përdoret për të shkaktuar plagë të rënda i cili nuk përdoret zakonisht në zona të kufizuara të sigurisë, p.sh., pajisje të artit marcial, lloje të ndryshme shpatash etj.

2. ZONAT E DEMARKUARA NË AEROPORTE

Nuk ka dispozita në këtë rregullore.

3. SIGURIA E AVIONIT

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

3.0.1 Përveç rasteve kur përcaktohet ndryshe, transportuesi ajror do të sigurojë zbatimin e masave të parashikuara në këtë kapitull në lidhje me avionin e tij.

3.0.2 Vendet e treta ku standardet e sigurisë në zbatim janë njohur si të njëjta me standardet bazë, në lidhje me sigurinë e avionit janë listuar në bashkëlidhjen 3-B.

3.0.3 Një avion nuk ka nevojë t'i nënshtrohet kontrollit *(check)* të sigurisë së avionit. Ai duhet t'i nënshtrohet kërkimit *(search)* të sigurisë së avionit në përputhje me pikën 3.1.

3.0.4 Një transportues ajror, përkundrejt kërkesës, duhet të njoftohet nga operatori i aeroportit nëse avioni i tij ndodhet ose jo në një pjesë kritike. Kur kjo nuk bëhet e qartë, nënkuptohet se avioni është në një pjesë tjetër, jo në pjesë kritike.

3.0.5 Kur një zonë nuk konsiderohet më tej si një pjesë kritike, për shkak të ndryshimit të statusit të sigurisë, atëherë aeroporti duhet t'i njoftojë ata transportues që preken nga ky ndryshim.

3.0.6 Lista e artikujve të ndaluar për kërkimin e sigurisë së avionit që kryhet në brendësinë e tij është e njëjtë me atë të përcaktuar në bashkëlidhjen 1-A. Pajisjet e montuara eksplozive dhe ndezëse do të konsiderohen si artikuj të ndaluar për kërkimet e sigurisë së avionëve që kryhet për pjesën e jashtme të tij.

3.0.7 Për qëllimet e këtij kapitulli, "panelet dhe kapanxhat e shërbimit të avionit" kuptohen pikat e hyrjes së jashtme të tij edhe ndarjet që kanë doreza të jashtme ose panele të jashtme që mbërthehen dhe përdoren në mënyrë rutinë për kryerjen e shërbimeve të avionëve në tokë.

3.1 KËRKIMI I SIGURISË SË AVIONIT

3.1.1 Kur kryhet kërkimi i sigurisë së avionit

3.1.1.1 Një avion duhet t'i nënshtrohet kërkimit të sigurisë së avionit kurdoherë që ka arsye për të besuar se persona të paautorizuar mund të kenë pasur akses tek ai.

3.1.1.2 Avioni që mbërrin në pjesët kritike nga një vend i tretë që nuk është listuar në bashkëlidhjen 3-B do t'i nënshtrohet kërkimit të sigurisë së avionit në çdo kohë pas zbritjes së pasagjerëve nga zona e kërkimit dhe/ose shkarkimit të hambarit.

3.1.1.3 Avioni i ardhur nga një shtet anëtar i BE-së, kur ka qenë në tranzit pas mbërritjes nga një vend i tretë, i cili nuk është i listuar në bashkëlidhjen 3-B, do të konsiderohet si një avion i ardhur nga një vend i tretë.

3.1.2 Informacion mbi kërkimin për siguri të avionit

Informacioni në vijim, mbi kërkimin për siguri të avionit për një fluturim në nisje, do të regjistrohet dhe do të mbahet në një vend jo në avion përgjatë kohëzgjatjes së fluturimit ose për 24 orë, cilido që zgjat më shumë:

a) numri i fluturimit; dhe

b) origjina e fluturimit të mëparshëm.

Në rastet kur kërkimi për siguri i avionit është kryer, informacioni do të përmbajë, gjithashtu:

a) datën dhe orën kur përfundoi kërkimi për sigurinë e avionit; dhe

b) emrin dhe nënshkrimin e personit përgjegjës për kryerjen e kërkimit për sigurinë e avionit.

3.2 MBROJTJA E AVIONIT

3.2.1 Mbrojtja e avionit – Të përgjithshme

3.2.1.1 Pavarësisht se ku është parkuar avioni në një aeroport, secila nga dyert e tij të jashtme duhet të mbrohet nga hyrjet e paautorizuara, duke:

a) siguruar që personat që përpiqen të hyjnë pa autorizim të ndalohen menjëherë; ose

b) mbyllur dyert e jashtme të tij. Kur avioni qëndron në një pjesë kritike, dyert e jashtme, përmes të cilave një person nuk mund të hyjë nga toka, duhet të konsiderohen si të mbyllura, nëse pajisjet ndihmëse për hyrje në avion janë larguar dhe janë vendosur në një largësi të mjaftueshme për të parandaluar në mënyrë të arsyeshme hyrjen nga një person; ose

c) vendosur pajisje elektronike që do të zbulojnë menjëherë hyrjen e paautorizuar; ose

d) vendosur një sistem elektronik të kartave të identifikimit të aeroportit në të gjitha dyert që të çojnë direkt në urën e hipjes në avion, ngjitur me një derë të hapur të avionit, e cila lejon hyrjen vetëm për personat që janë trajnuar në përputhje me pikën 11.2.3.7. Këta persona duhet të garantojnë parandalimin e hyrjeve të paautorizuara, gjatë kohës që ata përdorin derën.

3.2.1.2 Pika 3.2.1.1 nuk zbatohet për avionët e parkuar në një hangar që është i mbyllur ose i mbrojtur me ndonjë mënyrë tjetër nga hyrjet e paautorizuara.

3.2.2 Mbrojtje shtesë e avionit me dyer të jashtme të mbyllura në një pjesë tjetër që nuk është një pjesë kritike.

3.2.2.1 Kur dyert e jashtme të avionit janë të mbyllura dhe avioni është në një pjesë që nuk është kritike, çdo dere të jashtme do:

a) t'i largohen pajisjet ndihmëse për hyrje; ose

b) të vuloset; ose

c) të kyçet; ose

d) të monitorohet.

Pika "a" nuk zbatohet për derën që është e aksesueshme nga toka për një person.

3.2.2.2 Në rastet kur pajisjet ndihmëse për hyrje hiqen nga dyert që nuk janë të aksesueshme për një person nga toka, ato vendosen mjaftueshëm larg nga avioni, që në mënyrë të arsyeshme të parandalohet hyrja.

3.2.2.3 Kur dyert e jashtme janë të mbyllura, vetëm personat që kanë nevojë operacionale mund të hyjnë t'i hapin këto dyer.

3.2.2.4 Kur dyert e jashtme janë në monitorim, monitorimi duhet të sigurojë që hyrja e paautorizuar në avion diktohet menjëherë.

4. PASAGJERËT DHE BAGAZHI I KABINËS

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

4.0.1 Përveç nëse është shprehur ndryshe, Autoriteti i Aviacionit Civil, operatori i aeroportit, transportuesi ajror ose enti përgjegjës, në përputhje me programin kombëtar të sigurisë së aviacionit civil të parashikuar në nenin 8 të udhëzimit të MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, duhet të sigurojnë zbatimin e masave të përcaktuara në këtë kapitull.

4.0.2 Vendet e të treta të cilat zbatojnë standarde sigurie që janë pranuar si ekuivalente të standardeve të përbashkëta themelore, për sa u përket pasagjerëve dhe bagazhit të kabinës janë listuar në bashkëlidhjen 4-B.

4.0.3 Pasagjerët dhe bagazhet e tyre të kabinës që vijnë nga një shtet anëtar ku avioni ishte në tranzit, pasi ka ardhur nga një vend i tretë që nuk është i listuar në bashkëlidhjen 4-B ose nga një aeroport i Bashkimit, ku shteti anëtar përkatës ka revokuar standardet e përbashkëta themelore, siç parashikohet në nenin 1 të Rregullores (BE) nr. 1254/2009, do të konsiderohet si pasagjerë dhe bagazhe të kabinës që vijnë nga një vend i tretë, vetëm në se ka konfirmim se këta pasagjerë dhe bagazhet e tyre të kabinës u skanuan në përputhje me këtë kapitull.

4.0.4 Pasagjerët dhe bagazhet e tyre të kabinës që vijnë nga një aeroport i Bashkimit Evropian ku shteti anëtar përkatës ka revokuar standardet e përbashkëta themelore, siç parashikohet në

nenin 1 të Rregullores (BE) nr. 1254/2009, do të konsiderohen si pasagjerë dhe bagazhe të kabinës që vijnë nga një vend i tretë, përveç nëse ekziston konfirmimi se këta pasagjerë dhe bagazhet e tyre të kabinës u skanuan në përputhje me këtë kapitull.

4.1 SKANIM I I PASAGJERËVE DHE I BAGAZHIT TË KABINËS

4.1.1 Skanimi i pasagjerëve

4.1.1.1 Para skanimit, pasagjerët duhet të heqin mënjanë palltot dhe xhaketat dhe këto, të skanohen si bagazh kabine. Skaneruesi mund t'i kërkojë pasagjerit të heqë mënjanë edhe të tjera nëse duhet.

4.1.1.2 Pasagjerët të skanohen nëpërmjet të paktën një nga metodat e mëposhtme:

a) kërkimi manual me duar;

b) ura e diktimit të metaleve (WTMD);

c) qentë e diktimit të eksplozivit;

d) pajisja e diktimit të gjurmëve të eksplozivit (ETD);

e) skanerët e sigurisë që nuk përdorin rrezatim jonizues;

f) pajisja ETD e kombinuar me pajisje të zbulimit të metalit me dorë (HHMD);

g) pajisjet për zbulimin e metaleve të këpucëve (SMD);

h) pajisjet për zbulimin e eksplozivëve të këpucëve (SED).

Kur skaneruesi nuk mund të përcaktojë nëse pasagjeri mbart ose jo artikuj të ndaluar, pasagjerit i refuzohet hyrja në zonat me siguri të kufizuar ose riskanohet derisa skaneruesi e konsideron të mjaftueshme.

4.1.1.3 Nëse kryhet kërkimi manual me duar, ai duhet të kryhet në mënyrë të tillë që të garantojë se personi nuk mbart artikuj të ndaluar.

4.1.1.4 Kur pajisja WTMD alarmon (sinjalizon), duhet të gjendet shkaktari i alarmit.

4.1.1.5 Pajisja e dorës për diktimit e metalit (HHMD) mund të përdoret vetëm si mënyrë plotësuese e skanimit. Ajo nuk zëvendëson kërkesat për kërkim manual me duar.

4.1.1.6 Nëse një kafshë e gjallë lejohet të merret në bordin e avionit, ajo duhet të skanohet si pasagjer ose si bagazh kabine.

4.1.1.7 Autoriteti i Aviacionit Civil mund të miratojë kategori pasagjerësh që për arsye objektive, do t'u nënshtrohen procedurave të veçanta të skanimit ose që të përjashtohen nga skanimi. Ministri përgjegjës për transportin ajror dhe operatori i aeroportit do të njoftohet për kategoritë e miratuara.

4.1.1.8 Qentë për zbulimin e eksplozivëve, pajisjet ETD, pajisjet SMD dhe pajisjet SED mund të përdoren vetëm si një mjet plotësues për skanim.

4.1.1.9 Në rastet kur përdoret një skaner sigurie nën kontrollin njerëzor për skanimin e pasagjerëve, siç përcaktohet në paragrafin e dytë të pikës 12.11.1, duhet që të gjitha kushtet minimale vijuese të përmbushen me:

a) skaneri i sigurisë nuk duhet të ruajë, të kopjojë, të printojë ose të korrigjojë imazhet. Megjithatë, çdo imazh i gjeneruar gjatë skanimit mund të ruhet për një kohë të mjaftueshme që skaneri ta analizojë atë dhe të fshihet në momentin që pasagjeri kalon me sukses. Çdo ndërhyrje e paautorizuar dhe përdorim i imazhit është i ndaluar dhe duhet të pengohet;

b) shqyrtuesi njerëzor (operatori) që analizon imazhin duhet të jetë në një vendndodhje të ndryshme nga pasagjeri që po skanon në mënyrë që ai/ajo të mos ta shohë atë;

c) çdo pajisje teknike e aftë për të ruajtur, për të kopjuar ose për të fotografuar ose për të regjistruar imazhe nuk do të lejohet në vendndodhjen e ndarë ku po analizohet imazhi;

ç) imazhi nuk do të lidhet me asnjë të dhënë që i përket pasagjerit që po skanohet dhe identiteti i tij/i saj do të ruhet anonim;

d) një pasagjer mund të kërkojë që imazhi i trupit të tij/të saj të analizohet nga një skanues me gjininë e kërkuar prej tij;

e) imazhi duhet të errësohet ose do të bëhet i paqartë për të parandaluar identifikimin e fytyrës së pasagjerit.

Paragrafët "a" dhe "d" duhet të zbatohen dhe për skanerët e sigurisë të pajisur me diktimin automatik të kërcënimeve.

Pasagjerët duhet të kenë të drejtë të mohojnë skanerin e sigurisë. Në këtë rast pasagjeri duhet të skanohet nga një metodë alternative skanimi, e cila përfshin së paku një kërkim manual me duar. Kur skaneri i sigurisë shkakton alarm, duhet të përcaktohet, të zgjidhet shkaku i alarmit.

Para se të skanohet nga një skaner sigurie, pasagjeri duhet të informohet rreth teknologjisë së përdorur, kushtet e përcaktuara për përdorimin e saj dhe mundësinë për t'u përjashtuar nga një skanim sigurie.

4.1.1.10 Pajisjet për diktimin e gjurmës së eksplozivit (ETD) në kombinim me pajisjet e dorës për diktimin e metaleve (HHMD) mund të përdoren vetëm në rastet kur skaneri konsideron se kërkimi manual me duar te një pjesë e trupit të personit në fjalë është joeficiente dhe/ose jo e dëshirueshme.

4.1.2 Skanimi i bagazhit të kabinës

4.1.2.1 Para skanimit, kompjuterët portabël dhe pajisje të tjera të mëdha elektrike duhet të hiqen nga bagazh i kabinës dhe të skanohen veçmas, përveç rasteve kur bagazhi i kabinës duhet të skanohet me pajisje të Sistemeve të Diktimit të Eksplozivëve (EDS) që plotësojnë standardin C2 ose më të lart.

4.1.2.2 Autoriteti drejtues në të gjitha aeroportet në hyrje të zonës me siguri të kufizuar (SRA) duhet të skanojë, të paktën LAGs-të që sillen tek (ai) aeroport ose në bordin e avionit, të cilat janë të mbyllura në një qese STEBs, brenda të cilës tregohet dukshëm dhe provohet blerja në zonën ajrore të një aeroporti ose në bordin e një avioni, si dhe LAGs që do përdoren gjatë udhëtimit për qëllime mjekësore ose si një kërkesë e veçantë dietetike ku përfshihet dhe ushqimi për bebe.

Para skanimit, LAGs duhet të hiqen nga bagazhi i kabinës dhe të kontrollohen veçmas nga sendet e tjera të bagazhit të kabinës, përveç rasteve kur pajisja që përdoret për skanimin e bagazhit të kabinës është në gjendje të skanojë kontejnerët shumëfunksionalë të mbyllur të LAGs-ve brenda në bagazh.

Kur LAGs-të të jenë hequr nga bagazhi i kabinës, pasagjeri do të paraqesë:

a) të gjithë LAGs në kontejnerë individualë me kapacitet jo më të madh se 100 mililitra ose ekuivalentin e saj të rifutur në një qese transparente plastike me kapacitet jo më të madh se 1 litër, në të cilën përmbajtjet rrinë tamam dhe qesja të jetë plotësisht e mbyllur; dhe

b) të gjitha llojet e LAGs-ve, duke përfshirë STEBs që përmbajnë LAGs.

Autoriteti i Aviacionit Civil, shoqëritë ajrore dhe aeroportet duhet të japin informacionin e përshtatshëm për pasagjerët në lidhje me skanimin e LAGs-ve në aeroportet e tyre.

4.1.2.3 Bagazhi i kabinës të skanohet të paktën me një prej mënyrave të mëposhtme:

a) kërkimi manual me duar;

b) pajisje me rreze x;

c) pajisja e sistemeve të diktimit të eksplozivit (EDS);

d) qentë e diktimit të eksplozivit në kombinim me pikën "a";

e) pajisja e diktimit të gjurmëve të eksplozivit (ETD);

Kur skaneruesi nuk mund të përcaktojë nëse bagazhi i kabinës mbart ose jo ndonjë artikull të ndaluar, bagazhi të refuzohet ose riskanohet derisa skanuesi ta konsiderojë mjaftueshëm.

4.1.2.4 Kërkimi manual me duar i bagazhit të kabinës do të konsistojë në kontrollin me duar të të bagazhit, ku përfshihet ç'gjendet brenda tij, për t'u siguruar në mënyrë të arsyeshme që aty nuk gjenden artikuj të ndaluar.

4.1.2.5 Nëse përdoren pajisjet me rreze x ose pajisjet EDS, çdo imazh do të shikohet nga skaneruesi ose analizohet nga *software* i fshirjes automatike të imazheve *(Auto clear software) (ACS).*

4.1.2.6 Nëse përdoren pajisjet me rreze x ose pajisjet EDS, të gjitha sinjalet e alarmit duhet të sqarohen bindshëm nga skaneruesi për të garantuar në mënyrë të arsyeshme mosfutjen e artikujve të ndaluar në zonat me siguri të kufizuar (SRA) ose në bordin e avionit.

4.1.2.7 Nëse përdoren pajisjet me rreze x ose pajisjet EDS, çdo send, densiteti i të cilit dëmton aftësinë e skaneruesit për të analizuar përmbajtjen e bagazhit të kabinës, duhet të nxirret jashtë bagazhit. Çanta do të skanohet përsëri dhe artikujt do të skanohen veçmas si bagazh kabine.

4.1.2.8 Çdo çantë në të cilën gjendet një pajisje e madhe elektrike skanohet përsëri pasi të hiqet pajisja nga çanta dhe pajisja elektrike të skanohet veçmas, përveç rasteve kur bagazhi i kabinës është skanuar me pajisje EDS që përmbush standardin C2 ose më të lart.

4.1.2.9 Qentë për diktimin e eksplozivëve dhe pajisjet për diktimin e gjurmëve të eksplozivëve (ETD) mund të përdoren vetëm si forma plotësuese skanimi.

4.1.2.10 Autoriteti i Aviacionit Civil mund të miratojë kategori të bagazhit të kabinës, që për arsye objektive t'u nënshtrohen procedurave të veçanta të skanimit ose të përjashtohen nga skanimi. Ministri përgjegjës për transportin ajror, operatori i aeroportit dhe shoqëritë ajrore do të informohen për kategoritë e krijuara.

4.1.2.11 Personat që skanojnë bagazhin e kabinës me rreze x apo pajisje EDS, normalisht nuk duhet të kalojnë më shumë se 20 minuta kohë pune pa ndërprerje për shqyrtimin e imazheve. Pas secilës prej këtyre periudhave kohore, skaneruesi nuk duhet të shikojë imazhe për të paktën 10 minuta. Kjo kërkesë do të zbatohet vetëm kur ka një fluks të pandërprerë imazhesh për shqyrtim.

Aty duhet të ketë një mbikëqyrës përgjegjës për skanuesit e bagazhit të kabinës, me qëllim që të garantohet maksimalisht një skuadër e plotë, cilësi pune, trajnim, mbështetje dhe vlerësim.

4.1.3 Skanimi i lëngjeve, aerosolëve dhe xhelave (LAGs)

4.1.3.1 LAGs-të transportuara nga pasagjerët mund të përjashtohen nga skanimi me pajisjet LEDs pas hyrjes në zonat e kufizuara të sigurisë, nëse LAGs janë në kontejnerë individualë me një kapacitet jo më të madh se 100 mililitra ose ekuivalente, të mbyllur në një qese plastike transparente me një kapacitet jo më të madh se 1 litër, ku përmbajtja e qeses plastike përshtatet në mënyre komode dhe qesja është plotësisht e mbyllur

4.1.3.2 Autoriteti i Aviacionit Civil mund të miratojë kategori të LAGs-ve, që, për arsye objektive, do të jenë subjekte të procedurave të veçanta të skanimit ose të jenë të përjashtuara nga skanimi. Ministri përgjegjës për transportin ajror, operatori i aeroportit dhe shoqëritë ajrore do të informohen për kategoritë e miratuara.

4.2 MBROJTJA E PASAGJERËVE DHE E BAGAZHIT TË KABINËS

Nuk ka dispozita në këtë rregullore.

4.3 PASAGJERËT POTENCIALISHT PROBLEMATIKË

4.3.1 Autoritetet kompetente duhet të lajmërojnë paraprakisht me shkrim transportuesin ajror, kur planifikojnë të transportojnë pasagjerë potencialisht problematikë në bordin e avionit të tij.

4.3.2 Njoftimi duhet të përmbajë hollësitë në vijim:

a) identitetin dhe gjininë e personit; dhe

b) arsyet për transportim; dhe

c) emrin dhe titullin e shoqëruesit, nëse ka; dhe

d) vlerësimin e rrezikut nga autoriteti kompetent, ku përfshihen arsyet për shoqërim ose jo; dhe

e) masa paraprake në vendin e uljes, nëse kërkohet; dhe

f) natyrën (llojin) e dokumenteve të udhëtimit në dispozicion.

Transportuesi ajror e vë në dispozicion të pilotit në komandë këtë informacion para se pasagjerët hyjnë në avion.

4.3.3 Autoriteti kompetent të sigurojë që personat që janë nën mbikëqyrje ligjore janë gjithmonë të shoqëruar.

4.4 ARTIKUJ TË NDALUAR

4.4.1 Pasagjerët nuk lejohen të mbartin në zonat e kufizuara të sigurisë ose në bordin e një avioni artikujt e listuar në bashkëlidhjen 4-C.

4.4.2 Përjashtim nga pika 4.4.1 mund të jepet me kusht që:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil ka dhënë lejen për mbartjen e sendit; dhe

b) transportuesi ajror është informuar për pasagjerin dhe sendin që ai/ajo po mbart përpara se pasagjerët të hyjnë në avion; dhe

c) zbatohen rregullat e aplikueshme për sigurinë në operim *(safety)*.

Këta artikuj duhet të vendosen në kondita të sigurta në bordin e avionit.

4.4.3 Transportuesi ajror të sigurojë që pasagjerët janë informuar mbi artikujt e ndaluar të listuar në bashkëlidhjen 4-C para se të përfundojë regjistrimi *(check-in).*

BASHKËLIDHJA 4-A
BAGAZHI I PASAGJERËVE DHE I KABINËS
LISTA E ARTIKUJVE TË NDALUAR

Pa paragjykuar rregullat e aplikueshme të sigurisë në operim *(safety),* pasagjerët nuk janë të lejuar të mbartin në zonat me siguri të kufizuar dhe në bord të avionit artikujt e renditur më poshtë:

a) Armët, armët e zjarrit dhe mjetet tjera që gjuajnë predha – mjete që mund të përdoren, ose duket se mund të përdoren për të shkaktuar lëndim serioz duke gjuajtur predha, përfshirë:

- të gjitha llojet e armëve të zjarrit, siç janë pistoletat, revolverët, pushkët, pushkët e rënda gjysmë automatike;
- pushkët lodra, riprodhimet dhe imitimet që mund të ngatërrohen me armë të vërteta;
- pjesët përbërëse të armëve të zjarrit, me përjashtim të shënjestrave optike;
- armët me ajër të kompresuar dhe CO_2, siç janë pistoletat me ajër, pushkët me dylbi, pushkët me kondak dhe armët (çiftet) me saçme;
- pistoletat ndriçuese për sinjalizim dhe pistoletat për sinjalizim të startit;
- harqet dhe shigjetat;
- armët me harpunë dhe armët me heshtë;
- llastiqet dhe katapultat.

b) Mjetet paralizuese – mjete të disenjuara në mënyrë specifike për të shkaktuar paralizim ose imobilizim, duke përfshirë:

- mjetet me elektroshok, siç janë armët për paralizim, shkopinjtë për paralizim, paralizuesit e kafshëve dhe mbytësit e menjëhershëm të kafshëve, kimikatet, gazet dhe sprajet për paaftësim, siç janë spraji me arrëmyshk, piper, sprajet me pjepër, gazi lotues, sprajet me acide dhe sprajet për zmbrapsjen e insekteve.

c) Objektet me majë të mprehtë ose teh të mprehtë - objekte me majë të mprehtë ose tehe të mprehta që mund të përdoren për të shkaktuar lëndim serioz, duke përfshirë:

- mjetet e disenjuara për copëtim, siç janë sëpatat, latat dhe hanxharët;
- sëpatat dhe kazmat për thyerjen e e akullit;
- brisqet e rrojës;
- prerësit e kutive;
- thikat me teh me të gjatë se 6 cm;
- gërshërët me teh më të gjatë se 6 cm, të matur nga aksi;
- pajisje të arteve luftarake me majë të mprehtë ose buzë të mprehtë;
- shpatat dhe jataganët.

d) Veglat e punës - vegla që mund të përdoren për të shkaktuar lëndim serioz ose për të rrezikuar sigurinë operacionale *(safety)* të avionit, duke përfshirë:

- levat;
- turjelat ose pjesët e turjelave, duke përfshirë turjelat elektrike portative;
- veglat me teh ose trup më të gjatë se 6 cm që mund të përdoren si armë, siç janë kaçavidat dhe daltat;
- sharrat, duke përfshirë sharrat elektrike portative;
- pipëzat e saldimit;
- pistolat për bulona dhe për gozhda.

e) Instrumentet me majë të topitur – objekte që mund të përdoren për të shkaktuar lëndim serioz nëse goditet me to, duke përfshirë:

- shkop bejsbolli dhe softbolli;
- kopaçet dhe shkopinjtë, duke përfshirë shkopin e e gomës;

- pajisjet e arteve marciale;

f) eksplozivët dhe substancat dhe mjetet ndezëse - eksplozivë, substanca dhe mjete ndezëse që përdoren ose që duket se mund të përdoren për të shkaktuar lëndim serioz ose për të rrezikuar sigurinë në operim të avionit, duke përfshirë:

- municionin;
- kapsollat ndezëse, detonatorët dhe fitilat;
- riprodhimet ose imitimet e mjeteve eksplozive;
- minat, granatat dhe pajisjet ushtarake eksplozive të tjera;
- fishekzjarrët dhe mjetet piroteknike tjera;
- bombolat dhe fishekët që gjenerojnë tym dinamiti, baruti dhe eksplozivët plastikë.

5. BAGAZHI I HAMBARIT

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

5.0.1 Përveç nëse është shprehur ndryshe, Autoriteti i Aviacionit Civil, operatori i aeroportit, transportuesi ajror ose enti përgjegjës, sipas programit kombëtar të sigurisë së aviacionit civil, siç referohet në nenin 8 të udhëzimit të MPPT-së, nr. 26 datë 20.10.2010, të ndryshuar, duhet të sigurojnë zbatimin e masave të përcaktuara në këtë kapitull.

5.0.2 Vendet e treta, ku standardet e sigurisë që zbatohen janë njohur si ekuivalente me standardet themelore të përbashkëta, në lidhje me bagazhin e hambarit janë listuar në bashkëlidhjen 5-A.

5.0.3 Bagazhet e hambarit që mbërrijnë nga një shtet anëtar ku avioni ishte në tranzit pas mbërritjes nga një vend i tretë ose nga një aeroport Bashkimi ku shteti anëtar përkatës ka revokuar standardet e përbashkëta themelore, siç parashikohet në nenin 1 të Rregullores (BE) nr. 1254/2009 do të konsiderohet si bagazh i hambarit që vjen nga një vend i tretë, përveç nëse ka konfirmim se bagazhi i hambarit u skanua në përputhje me këtë kapitull.

5.0.4 Për qëllime të këtij kapitulli, "bagazh i siguruar" nënkupton bagazhin e hambarit të skanuar në nisje që është mbrojtur fizikisht për të parandaluar futjen e ndonjë objekti.

5.0.5 Bagazhet e hambarit që mbërrijnë nga një aeroport i Bashkimit Evropian, ku shteti përkatës anëtar ka hequr dorë nga standardet e përbashkëta bazë, siç parashikohet në nenin 1 të Rregullores (BE) nr. 1254/2009, do të konsiderohen si bagazhe të hambarit që vijnë nga një vend i tretë, përveç nëse ka konfirmim se bagazhi i hambarit është skanuar në përputhje me këtë kapitull.

5.1 SKANIMI I BAGAZHIT TË HAMBARIT

5.1.1 Metodat e mëposhtme, qoftë individualisht ose të kombinuara, duhet të përdoren për të skanuar bagazhin e hambarit

a) kontroll me dorë; ose

b) pajisje me rreze x; ose

c) pajisje me sisteme për diktimin e eksplozive (EDS); ose

d) pajisja për diktimin e gjurmëve të eksplozivit (ETD); ose

e) qentë që përdoren për diktimin e eksplozivit. Në rastet kur skaneruesi nuk e përcakton dot nëse bagazhi i hambarit të avionit përmban ose jo artikuj të ndaluar, ky bagazh duhet të refuzohet të pranohet ose të riskanohet derisa skaneruesi ta konsiderojë të mjaftueshëm lejimin.

5.1.2 Kontrolli manual me duar konsiston, në një kontroll të hollësishëm të bagazhit, që përfshin të gjitha përmbajtjet e tij, në mënyrë që të sigurohet arsyeshëm se ai nuk përmban artikuj të ndaluar.

5.1.3 Në rastet kur përdoren rrezet x apo pajisja EDS, çdo artikull densiteti i të cilit nuk lejon skaneruesin të analizojë përmbajtjen e bagazhit duhet të rezultojë në atë që ky bagazh t'i nënshtrohet një mënyre tjetër skanimi.

5.1.4 Skanimi me anë pajisjes (ETD) të diktimit të gjurmëve të eksplozivit konsiston në analizën e mostrave të marra brenda dhe jashtë bagazhit dhe nga përmbajtja e tij.

Përmbajtjet e bagazhit mund t'i nënshtrohet, gjithashtu, dhe kërkimit manual me duar.

5.1.5 Autoriteti i Aviacionit Civil, për arsye objektive, mund të japë miratim për kategori bagazhi të hambarit që t'u nënshtrohen procedurave të veçanta të skanimit ose të mund të përjashtohen nga skanimi. Ministri i linjës duhet të njoftohet për kategoritë e krijuara.

5.1.6 Për shtetet anëtare të BE-së, skanimi i bagazhit të hambarit është, gjithashtu, subjekt i dispozitave shtesë të përcaktuara në vendimin zbatues të Komisionit C(2015) 8005.

5.1.7 Personat që skanojnë bagazhin e hambarit të avionit me anë të rrezeve x ose apo pajisjes EDS normalisht nuk duhet të kalojnë më tepër se 20 minuta pa ndërprerje për të shqyrtuar imazhet. Pas secilës prej këtyre periudhave, skaneruesi nuk duhet të shohë imazhe për të paktën 10 minuta. Kjo kërkesë do të zbatohet vetëm për kur ka një fluks të pandërprerë imazhesh për t'u shqyrtuar.

Aty duhet të jetë një mbikëqyrës që mban përgjegjësi për skaneruesit e bagazhit të hambarit, më qëllim që të sigurohet shkalla e më e favorshme e përbërjes së ekipit, cilësisë së punës, e trajnimit, e mbështetjes dhe vlerësimit.

5.2 MBROJTJA E BAGAZHIT TË HAMBARIN

5.2.1 Pasagjerëve mund të mos i lejohet aksesi në bagazhet e skanuara të hambarit të avionit, përveç rasteve kur bagazhi është i tyre dhe ata mbikëqyren për të siguruar, që:

a) asnjë prej artikujve të ndaluar të listuar në bashkëlidhjen 5-B të jenë futur në bagazhin e hambarit; ose

b) asnjë prej artikujve të ndaluar të listuar në bashkëlidhjen 4-C të jenë hequr nga bagazhi hambarit dhe të jenë futur në zonat e kufizuara të sigurisë ose në bordin e avionit.

5.2.2 Bagazhi hambarit që nuk është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara duhet të riskanohet.

5.2.3 PËRPUTHSHMËRIA E BAGAZHEVE

5.3.1 Identifikimi i bagazhit të hambarit të avionit

5.3.1.1 Gjatë procesit të futjes së pasagjerëve të bordin e avionit, transportuesi ajror duhet të garantojë që pasagjeri të paraqesë biletën e vlefshme apo ekuivalenten e saj që korrespondon me bagazhin e regjistruar në hambarin e avionit.

5.3.1.2 Transportuesi ajror siguron që është vendosur një procedurë për identifikimin e bagazheve të hambarit të avionit të pasagjerëve, që nuk kanë hyrë në bordin e avionit ose janë larguar nga avioni para nisjes.

5.3.1.3 Nëse pasagjeri nuk është në bordin e avionit, bagazhi në hambarin e avionit që korrenspondon me biletën e tij/saj do të konsiderohet si bagazh i pashoqëruar.

5.3.1.4 Transportuesi ajror duhet të sigurojë që çdo artikull i bagazhit të pashoqëruar të hambarit është qartësisht i identifikueshëm si i autorizuar për transportim ajror.

5.3.2 Faktorët që nuk varen nga kontrolli i pasagjerëve

5.3.2.1 Shkaku për të cilin bagazhi është i pashoqëruar regjistrohet para se ai të ngarkohet në avion, përveç rasteve kur janë kryer kontrollet e sigurisë të përmendura në 5.3.3.

5.3.3 Kontrollet përkatëse të sigurisë për bagazhin e hambarit të pashoqëruar

5.3.3.1 Bagazhet e hambarit të pashoqëruara që nuk janë përmendur në pikën 5.3.2 duhet të skanohen me anë të njërës prej metodave të përcaktuara në pikën 5.1.1.

5.3.3.2 Bagazhi i hambarit që lihet i pashoqëruar, për shkak të faktorëve të tjerë, përveç atyre të përmendura në pikën 5.3.2.2, duhet hequr nga avioni dhe të riskanohet para se të ringarkohet në avion.

5.4 ARTIKUJT E NDALUAR

5.4.1 Pasagjerët nuk duhet të lejohen të mbajnë në bagazhin e tyre të hambarit artikujt e listuar në bashkëlidhjen 5-B. Mund të jepet përjashtim për pikën 5.4.1, me kusht që:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil ka rregulla kombëtare që lejojnë mbartjen e atij artikulli; dhe b) janë në përputhje me rregullat e zbatueshme të sigurisë operacionale *(safety)*.

5.4.3 Transportuesi ajror duhet të informojë pasagjerët për artikujt e ndaluar të listuar në bashkëlidhjen 5-B para se të kryhet regjistrimi i pasagjerëve për nisje në aeroport.

SHTOJCA 5-A

BAGAZHI I HAMBARIT

LISTA E ARTIKUJVE TË NDALUAR

Pasagjerët nuk lejohen të transportojnë artikujt e mëposhtëm në bagazhin e tyre të hambarit: Eksplozivë dhe substanca dhe pajisje ndezëse – eksplozivë, substanca dhe pajisje ndezëse që mund të përdoren për të shkaktuar dëmtime serioze apo përbëjnë kërcënim për sigurinë e avionit, ku përfshihen:

- municionet;
- kapsollat ndezëse;
- detonatorët dhe fitilat;
- mina, granada dhe pajisje të tjera ushtarake eksplozive;
- fishekzjarrë dhe mjete të tjera piroteknike;
- bombolat dhe fishekët që nxjerrin tym;
- dinamiti, baruti dhe eksplozivët plastikë.

6. KARGOJA DHE POSTA

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

6.0.1 Autoriteti Aviacionit Civil, operatori aeroportit, transportuesi ajror apo subjekti, sipas përcaktimit në këtë kapitull, duhet të sigurojnë zbatimin e masave të përcaktuara në këtë kapitull.

6.0.2 Eksplozivi i montuar dhe pajisjet ndezëse që nuk mbarten në përputhje me rregullat e zbatueshme të sigurisë operacionale *(safety)* duhet të konsiderohen si artikuj të ndaluar në dërgesat e kargos dhe postës.

6.1 KONTROLLET E SIGURISË – DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

6.1.1 Të gjitha kargot dhe posta duhet të skanohen nga një agjent i rregullt para se të ngarkohen në avion, përveç rasteve kur:

a) kontrollet e nevojshme të sigurisë janë zbatuar për dërgesën nga një agjent i rregullt dhe dërgesa është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha kur këto kontrolle sigurie janë zbatuar dhe deri në momentin e ngarkimit; ose

b) kontrollet e nevojshme të sigurisë janë zbatuar për dërgesën nga një dërgues i njohur dhe dërgesa është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha kur këto kontrolle sigurie janë zbatuar dhe deri në momentin e ngarkimit; ose "c" kontrollet e nevojshme të sigurisë janë zbatuar për dërgesën nga një dërgues përgjegjës, dërgesa është mbrojtur nga ndërhyrje e paligjshme që nga koha që janë bërë kontrollet e sigurisë deri në ngarkim në avion, dhe nuk transportohet në avion pasagjerësh; ose

c) dërgesa është përjashtuar nga skanimi dhe është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha që është identifikuar si kargo ajrore ose e identifikuar si postë ajrore deri në momentin e ngarkimit në avion.

6.1.2 Nëse ka arsye për të besuar se dërgesa, e cila i është nënshtruar kontrollit të sigurisë, është ngacmuar apo nuk është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që pas kryerjes së kontrolleve, atëherë ajo duhet të skanohet nga një agjent i rregullt para se të ngarkohet në një avion. Dërgesat që kanë ngacmime të dukshme apo për të cilat ka dyshime do të trajtohen si kargo apo postë me risk të lartë (HRCM), në përputhje me pikën 6.7.

6.1.3 Personi që ka të drejtën e aksesit, të pashoqëruar, te kargoja apo te posta ajrore e identifikueshme në të cilën janë zbatuar kontrollet e sigurisë duhet të këtë përfunduar me sukses kontrollin e pastërtisë së figurës apo kontrollin parapunësimit, në përputhje me pikën 11.1.

6.1.4 Hyrja në zonat e kufizuara të sigurisë së kargos dhe postës mund të jepet vetëm pasi të jenë vendosur se cilës prej kategorive të mëposhtme i përket subjekti që transporton ngarkesën nga toka:

a) një agjent i rregullt;

b) një dërgues i njohur;

c) një dërgues përgjegjës, në përputhje me pikën 6.6.1.1 "c", duke transportuar dërgesat në të cilat kontrollet e sigurisë janë aplikuar më parë;

d) asnjë nga entitetet e përmendura në pikat "a", "b" dhe "c".

6.1.5 Kur zbatohet pika 6.1.4 "c", një kopje e deklaratës së angazhimeve, siç përmbahet në shtojcën 6-E do t'i vihet në dispozicion agjentit të rregullt, transportuesit ajror ose operatorit të aeroportit që lejon hyrjen në zonat e kufizuara të sigurisë, përveç rasteve nëse zbatohet ndonjë nga pikat mëposhtme:

a) transportuesi është vetë një agjent i rregullt;

b) transporti kryhet në emër të agjentit të rregullt pritës ose transportuesit ajror në zonat e kufizuara të sigurisë.

Paraqitja nga transportuesi i një kopjeje të deklaratës së angazhimeve në shtojcën 6-E mund të zëvendësohet nga një mekanizëm ekuivalent i njoftimit paraprak në pikën e hyrjes, i siguruar ose nga dërguesi i njohur jashtë aeroportit ose agjent i rregullt në emër të të cilit është kryer transporti ose nga agjenti i rregullt pranues ose transportuesi ajror në zonat e kufizuara të sigurisë.

6.1.6 Dërgesat e kargos ose të postës për të cilat nuk janë zbatuar më parë kontrollet e sigurisë mund të lejohen në zonat e kufizuara të sigurisë, me kusht që ato t'i nënshtrohen zbatimit të një prej opsioneve të mëposhtme:

a) kontrollohen para hyrjes, në përputhje me pikën 6.2, dhe nën përgjegjësinë e e agjentit të rregullt ose transportuesit ajror;

b) të shoqërohen në ambientet e agjentit të rregullt ose të transportuesit ajror të vendosur në zonat e kufizuara të sigurisë, nën përgjegjësinë e tyre.

Pas dorëzimit, dërgesat e tilla do të mbahen të mbrojtura nga ndërhyrjet e paautorizuara, derisa ato t'i nënshtrohen kontrollit *(screening)*.

Personeli që shoqëron dërgesa të tilla ose i mbron ato nga ndërhyrjet e paautorizuara, duhet të rekrutohet në përputhje me pikën 11.1.1 dhe të trajnohet në përputhje me të paktën pikën 11.2.3.9.

6.2 SKANIMI

6.2.1 Skanimi

6.2.1.1 Gjatë skanimit të kargos ose të postës:

a) duhet të përdoren mjetet ose metodat më të përshtatshme për zbulimin e artikujve të ndaluar, duke marrë në konsideratë natyrën e ngarkesës; dhe

b) mjetet dhe metodat e përdorura duhet të jenë të një standardi që garanton në mënyrë të arsyeshme se në ngarkesa nuk janë fshehur artikuj të ndaluar.

6.2.1.2 Kur skaneruesi nuk është i sigurt që dërgesa nuk përmban asnjë artikull të ndaluar, dërgesa duhet të refuzohet ose të riskanohet deri sa skaneruesi të jetë i bindur plotësisht.

6.2.1.3 Personat që skanojnë dërgesat me anë të rrezeve x ose pajisjes EDS duhet që normalisht të mos kalojnë më tepër se 20 minuta pa ndërprerje për të shqyrtuar imazhet. Pas çdo periudhe të tillë, skaneruesi nuk duhet të rishohë imazhe për të paktën 10 minuta. Kjo kërkesë do të zbatohet vetëm kur ka një fluks të pandërprerë imazhesh për t'u parë.

6.2.1.4 Kargoja dhe posta duhet të kontrollohet të paktën me një nga mënyrat e mëposhtme në përputhje me bashkëlidhjen 6-J:

a) kontroll manual me duar;

b) pajisje rreze x-ray;

c) pajisje EDS;

d) qen të diktimit të eksplozivit (EDD);

e) pajisje ETD;

f) kontroll pamor;

g) pajisje e diktimit të metalit (MDE).

6.2.1.5 Nëse ka miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe ministri është njoftuar, mund të zbatohen mënyra të tjera të kontrollit të sigurisë, vetëm aty ku nuk është e mundur të zbatohen format apo mënyrat e përcaktuara në pikën 6.2.1.5 në bazë të natyrës së dërgesës.

6.2.2 Përjashtime nga skanimi

Nuk ka dispozita në këtë rregullore

6.3 AGJENTËT E RREGULLT

6.3.1 Miratimi i agjentëve të rregullt

6.3.1.1 Agjentët e rregullt duhet të aprovohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Aprovimi si agjent i rregullt duhet të jetë specifik për çdo vendndodhje.

Çdo subjekt që zbaton kontrollet e sigurisë, sipas pikës 6.3.2, duhet të aprovohet si agjent i rregullt. Kjo përfshinë palët e treta që ofrojnë shërbime logjistike përgjegjëse për magazinimet me qark të mbyllur dhe shërbimet e transportit, transportuesit ajror dhe agjentët e shërbimin në tokë.

Agjenti i rregullt mund të nënkontraktojë një ose me shumë nga sa vijon:

a) ndonjë prej kontrolleve të sigurisë referuar në pikën 6.3.2 me një tjetër agjent të rregullt;

b) ndonjë prej kontrolleve të sigurisë të përmendura në pikën 6.3.2 me një tjetër subjekt, nëse kontrollet kryhen në terrenin e vetë agjentit ose në një aeroport, dhe janë në përputhje me programin e sigurisë së agjentit të rregullt apo të aeroportit;

c) ndonjë prej kontrolleve të sigurisë të përmendura në pikën 6.3.2 me një tjetër subjekt, nëse kontrollet nuk kryhen në terrenin e vetë agjentit të rregullt ose në aeroport dhe subjekti është certifikuar ose miratuar dhe listuar për ofrimin e këtyre shërbimeve nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

d) mbrojtjen dhe transportimin e dërgesave në një sipërmarrës transporti rrugor që plotëson kërkesat e pikës 6.6.

6.3.1.2 Procedura e mëposhtme zbatohet për aprovimin e agjentëve të rregullt:

a) aplikanti duhet të marrë miratimin nga Autoriteti i Aviacionit Civil në të cilin gjenden terrenet (adresat) e përfshira në aplikim (kërkesë).

Aplikanti duhet t'i dorëzojë një program sigurie Autoritetit të Aviacionit Civil. Programi duhet të përshkruajë metodat dhe procedurat që duhet të ndiqen nga agjenti për të garantuar pajtueshmërinë me kërkesat e udhëzimit të MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar, dhe të akteve zbatuese të tij. Programi, gjithashtu, duhet të përshkruajë mënyrën se si vetë agjenti e monitoron vetë pajtueshmërinë me këto metoda dhe procedura. Programi i sigurisë i transportuesit ajror, i cili përshkruan metodat dhe procedurat që duhen ndjekur nga transportuesi ajror për të përmbushur kërkesat e udhëzimit të MPPT nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar dhe akteve zbatuese të tij, duhet të marrë në konsideratë përmbushjen e kërkesave të programit të sigurisë së agjentit rregullt.

Aplikanti duhet të dorëzojë, gjithashtu, "Deklaratën e angazhimeve - agjenti i rregullt" të paraqitur në bashkëlidhjen 6-A. Kjo deklaratë duhet të nënshkruhet nga përfaqësuesi ligjor i aplikantit ose nga personi përgjegjës për sigurinë. Deklarata e nënshkruar duhet të mbahet nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

b) Autoriteti i Aviacionit Civil ose një validues i sigurisë së aviacionit të BE-së, që vepron në emër të tij do të shqyrtojë programin e sigurisë përpara se të kryhet një verifikim në terren që të vlerësojë pajtueshmërinë e aplikantit me kërkesat e udhëzimit të ministrit nr. 26, datë 20.10.2010, dhe akteve zbatuese të saj. Me përjashtim të kërkesave të kontrollit të përcaktuara në pikën 6.2, një kontroll i aplikantit nga autoriteti përkatës doganor, në përputhje me nenin 29 të Rregullores së Komisionit (BE) 2015/2447*[2] do të konsiderohet si një verifikim në vend, kur kryhet jo më herët se 3 vjet para datës në të cilën kërkuesi kërkon miratimin si agjent i rregullt. Autorizimi i AEO dhe vlerësimi përkatës i autoriteteve doganore vihen në dispozicion nga aplikanti për inspektim të mëtejshëm.

c) Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil është i kënaqur me informacionet e parashikuara në pikat "a" dhe "b", ai duhet të garantojë që hollësitë e nevojshme të agjentit të regjistrohen në "Bazën e të dhënave të Unionit (BE) mbi sigurinë e furnizimit zinxhir", jo më vonë se dita e punës pasardhëse. Gjatë regjistrimit në bazën e të dhënave, AAC-ja emërton çdo vendndodhje të aprovuar me një identifikues alfanumerik në format standard.

---

[2] Rregullorja Komisionit (BE) 2015/2447, e 24 nëntorit 2015, që përcakton rregulla të hollësishme për zbatimin e disa dispozitave të Rregullores (BE) nr. 952/2013, të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, që përcakton Kodin Doganor të Unionit (OJ L 343, 29.12.2015, f. 558).

Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është i kënaqur me informacionet e dhëna të parashikuara në pikat "a" dhe "b", subjekti që kërkon të aprovohet si agjent i rregull njoftohet menjëherë për arsyet;

d) agjenti i rregullt nuk konsiderohet i aprovuar deri në momentin kur të dhënat e tij të paraqiten në "Bazën e të dhënave të Unionit (BE) për sigurinë e zinxhirit të furnizimeve".

6.3.1.3 Agjenti i rregullt cakton të paktën një person në çdo vendndodhje, i cili duhet të jetë përgjegjës për zbatimin e programit të sigurisë të paraqitur. Ky person duhet të ketë kaluar me sukses kontrollin e pastërtisë së figurës në përputhje me pikën 11.1.

6.3.1.4 Agjenti i rregullt rivlerësohet në intervale të rregullta që nuk i tejkalojnë 5 vjet. Kjo përfshin një verifikim në terren, me qëllim vlerësimin nëse agjenti i rregullt vepron akoma në përputhje me kërkesat e udhëzimit të ministrit nr. 26, datë 20.10.2010 dhe akteve të saj zbatuese.

Një inspektim në ambientet e agjentit të rregullt nga Autoriteti i Aviacionit Civil në pajtim me programin kombëtar të kontrollit të cilësisë, mund të konsiderohet si verifikim në terren, me kusht që të përmbushë të gjitha kërkesat e nevojshme për aprovim.

Me përjashtim të kërkesave të përcaktuara në pikën 6.2, një kontroll në vendndodhjen e agjentit të rregullt nga autoritetet doganore do të konsiderohet si verifikim në vendndodhje.

6.3.1.5 Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është më i kënaqur që agjenti i rregullt përmbush kërkesat e udhëzimit të ministrit nr. 26, date 20.10.2010m dhe akteve zbatuese të tij, ai anulon statusin e agjentit rregullt për vendndodhjet e përcaktuara.

Menjëherë pas anulimit (tërheqjes së miratimit) dhe, në të gjitha rastet, brenda 24 orëve, Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që ndryshimi i statusit të agjentit të paraqitet në "Bazën e të dhënave kombëtare dhe të Unionit (BE) mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimeve".

Kur agjenti i rregullt nuk është më një mbajtës i një autorizim të AEO-së referuar pikës "b" të nenit 38 (2) të Rregullores (BE) nr. 952/2013 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit dhe nenin 33 të Rregullores Zbatuese të (BE) 2015/2447 ose kur autorizimi i tij AEO është pezulluar për shkak të mosrespektimit të pikës "e", të nenit 39, të Rregullores së BE-së nr. 952/2013, dhe nenit 28 të Rregullores Zbatuese të BE-së 2015/2447, autoriteti përkatës do të ndërmarrë veprimet e duhura për të siguruar pajtueshmërinë e agjentit të rregullt me kërkesat e Rregullores të KE-së nr. 300/2008, transpozuar me urdhrin e ministrit nr. 26 datë 20.10.2010.

Agjenti i rregullt do të informojë autoritetin përkatës për çdo ndryshim në lidhje me autorizimin e tij AEO referuar pikës "b" të nenit 38 (2) të Rregullores të BE-së, nr. 952/2013 dhe nenin 33 të Rregullores të BE-së 2015/2447.

6.3.1.6 Pa cenuar të drejtën e secilit shtet të BE-së për të aplikuar masa më të rrepta në pajtim me agjenti i rregulluar i miratuar në përputhje me pikën 6.3 të këtij aneksi do të pranohet në të gjitha shtetet.

6.3.1.7 Kërkesat e pikës 6.3.1, përveç 6.3.1.2 "d", nuk zbatohen kur vetë autoriteti përkatës aprovohet si agjent i rregulluar

6.3.1.8 Autoriteti përkatës do të vendosë në dispozicion të autoritetit doganor çdo informacion në lidhje me statusin e një agjenti të rregullt që mund të jetë i rëndësishëm për mbajtjen e një autorizimi AEO referuar pikës "b" të nenit 38 (2) të Rregullores të BE-së nr. 952/2013 dhe nenin 33 të Rregullores Zbatuese të BE-së 2015/2447. Ky informacion do të përmbajë informacionin në lidhje me miratimet e reja të agjentëve të rregullt, tërheqjen e statusit të agjentit të rregullt, rivlerësimin dhe inspektimet, oraret e verifikimit dhe rezultatet e atyre vlerësimeve.

Modalitetet për shkëmbimin e informacionit do të vendosen midis autoritetit përkatës dhe autoriteteve doganore kombëtare.

6.3.2 Kontrollet e sigurisë që zbatohen nga një agjent i rregullt

6.3.2.1 Kur pranon një dërgesë, agjenti i rregullt, duhet të përcaktojë nëse subjekti nga i cili është marrë dërgesa është agjent i rregullt, dërgues i njohur, dërgues përgjegjës apo asnjë prej tyre.

6.3.2.2 Personi që dorëzon dërgesat tek agjenti i rregullt ose te transportuesi ajror duhet të paraqesë një kartë identiteti, pasaportë, leje drejtimi automjeti ose dokument tjetër, i cili përmban

fotografinë e tij ose të saj dhe që është lëshuar ose njohur nga autoriteti kombëtar. Karta ose dokumenti do të përdoret për të përcaktuar identitetin e personit që nis dërgesat.

6.3.2.3 Agjenti i rregullt duhet të garantojë se dërgesat tek të cilat nuk u janë aplikuar të gjitha kontrollet e kërkuara të sigurisë më parë janë:

a) skanuar në përputhje me pikën 6.2; ose

b) pranuar për magazinim nën përgjegjësinë ekskluzive të agjentit të rregullt, jo e identifikuar si dërgesë për transport në një avion para përzgjedhjes dhe përzgjidhjet në mënyrë autonome pa ndërhyrjen e dërguesit ose çdo personi ose subjekti tjetër, përveç atyre të përcaktuar dhe trajnuar nga agjenti i rregullt për këtë qëllim.

Pika "b" mund të aplikohet vetëm nëse nuk është e parashikuar për dërguesin se dërgesa do të transportohet nga ajri.

6.3.2.4 Pas zbatimit të kontrolleve të sigurisë të përmendura në pikat 6.3.2.1 deri 6.3.2.3 të kësaj rregulloreje, agjenti i rregullt duhet të garantojë, se:

a) hyrje e pashoqëruar në këto dërgesa është i lejuar për personat e autorizuar; dhe

b) këto dërgesa ruhen nga ndërhyrjet e paautorizuara deri sa të jenë dorëzuar te një tjetër agjent i rregullt ose transportues ajror. Dërgesat për kargo dhe për postë që janë në një pjesë kritike të një zone të kufizuar të sigurisë duhet të konsiderohen si të mbrojtura nga ndërhyrjet e poautorizuara. Dërgesat për kargo dhe për postë që janë në pjesë të tjera nga një pjesë kritike e një zone të kufizuar të sigurisë duhet të vendosen në pjesë me hyrje të kontrolluar të objekteve të agjentit të rregullt ose kudo që të jenë jashtë këtyre pjesëve, duhet që:

- të jenë të mbrojtura fizikisht që kështu të parandalohet futja e ndonjë artikulli të ndaluar; dhe
- të mos lihen jashtë vëmendjes dhe hyrja tek ato duhet t'u lejohet vetëm personave të përfshirë në mbrojtjen dhe trajtimin e kargos.

6.3.2.5 Pasi janë zbatuar kontrollet e sigurisë të referuara në pikat 6.3.2.1 deri në 6.3.2.4, agjenti i rregullt duhet të sigurojë se çdo dërgesë që i dorëzohet një transportuesi ajror ose një agjent tjetër të rregullt të shoqërohet me dokumentacionin e duhur ose në formën e faturës së transportit ajror ose në një deklaratë të ndarë dhe ose në format elektronik ose me shkrim.

6.3.2.6 Dokumentacioni i referuar në pikën 6.3.2.5 duhet të jetë në dispozicion për inspektimin nga Autoriteti i Aviacionit Civil në çdo moment para se dërgesa të ngarkohet në avion dhe më pas për kohëzgjatjen e fluturimit ose për 24 orë, cilido të jetë më e gjatë dhe duhet të japë të gjitha informacionet në vijim:

a) identifikuesin unik alfanumerik të agjentit të rregullt, siç është marrë nga AAC;

b) një identifikues unik të dërgesës, si p.sh., numrin (shtëpisë ose master) e faturës së transportit ajror;

c) përmbajtja e dërgesës;

d) statusin e sigurisë së dërgesës, ku deklarohet:

- "SPX", që nënkupton e sigurt për avionin për pasagjerë, avionët vetëm për kargo dhe avionit vetëm për postë; ose
- "SCO", që nënkupton e sigurt vetëm për avionët vetëm për kargo dhe avionët vetëm për postë; ose

"SHR", që nënkupton e sigurt për avionin për pasagjerë, avionët vetëm për kargo dhe avionit vetëm për postë, në përputhje me kërkesat e rrezikshmërisë së lartë;

e) arsyeja pse është lëshuar statusi i sigurisë, ku thuhet:

- "KC", që do të thotë se është marrë nga dërgues i njohur; ose
- "AC", që do të thotë se është marrë nga dërguesi përgjegjës; ose
- "RA", që do të thotë përzgjedhur nga një agjent i rregullt; ose
- mjetet ose metoda e skanimit të përdorur; ose
- bazat ligjore për përjashtimin e dërgesës nga skanimi:

f) emrin e personit që lëshoi statusin e sigurisë ose një identifikim ekuivalent dhe datën dhe kohën e lëshimit;

g) identifikuesi unik i marrë nga AAC-ja, i çdo agjenti të rregullt që ka pranuar statusi e dhënë të sigurisë të një ngarkese nga një agjent tjetër i rregullt, përfshirë gjatë operacioneve të transferimit.

Transferimi i kargos ose i postës për të cilat transportuesi ajror, ose agjenti i rregullt që vepron në emër të tij, nuk është në gjendje të konfirmojë në dokumentacionin shoqërues informacionin e kërkuar nga kjo pikë ose nga pika 6.3.2.7, siç është e zbatueshme, do t'i nënshtrohet kontrollit para se të ngarkohet në bordin e një avioni për fluturimin pasues.

6.3.2.7 Në rastet e bashkimeve, kërkesat sipas pikave 6.3.2.5 dhe 6.3.2.56 konsiderohen të përmbushura nëse:

a) agjenti i rregullt, i cili kryen bashkimin, mban informacionin e kërkuar nën pikat 6.3.2.6 "a" deri te "g" për secilën dërgesë përgjatë fluturimit ose fluturimeve ose për 24 orë, cilido që është më e gjatë; dhe

b) dokumentacioni që shoqëron bashkimin përfshin identifikuesin unik alfanumerik të agjentit rregullues, i cili kreu konsolidimin, një identifikues unik për konsolidimin dhe statusin e tij të sigurisë.

Pika "a" nuk do të kërkohet për bashkimet të cilat u nënshtrohen skanimeve ose përjashtohen nga skanimet në linjë me pikat 6.2.1 "d" dhe "e" të vendimit zbatues të Komisionit C(2015) 8005, në qoftë se agjenti i rregullt i vendos konsolidimit një identifikues unik dhe përcakton statusin e sigurisë dhe një arsye të vetme pse ky status sigurie është lëshuar.

6.3.2.8 Gjatë pranimit të dërgesave të cilat nuk u janë nënshtruar më parë të gjitha kontrolleve të kërkuara për sigurinë, agjenti i rregullt mund edhe të zgjedhë që të mos zbatojë kontrollet për siguri të përmendura në pikën 6.3.2, por t'ia kalojë dërgesat një agjenti tjetër të rregullt për të siguruar zbatimin e këtyre kontrolleve të sigurisë.

6.3.2.9 Një agjent i rregullt duhet të sigurojë që i gjithë stafi i cili zbaton kontrollet e sigurisë, duhet të jetë rekrutuar dhe trajnuar në përputhshmëri me kërkesat e kapitullit 11 dhe stafi me akses në avionë për kargo ose avionë për postë në të cilën janë zbatuar kontrollet e nevojshme të sigurisë, duhet të jetë rekrutuar dhe subjekt të trajnimit të ndërgjegjësimit të sigurisë në përputhshmëri me kërkesat e kapitullit 11.

6.4 DËRGUESIT E NJOHUR

6.4.1 Miratimi i dërguesve të njohur

6.4.1.1 Dërguesit e njohur miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Aprovimi si dërgues i njohur do të bëhet në bazë të vendndodhjes specifike

6.4.1.2 Për miratimin e dërguesve të njohur zbatohet procedura e mëposhtme:

a) Aplikanti kërkon miratimin nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në të cilin është vendndodhja e tij

Aplikantit do t'i jepet "Udhëzuesi për dërguesit e njohur", siç përmbahet në bashkëlidhjen 6-B dhe "Listëkontrolli i vlefshmërisë për dërguesit e njohur", siç përmbahet në bashkëlidhjen 6-C;

b) AAC-ja ose vlerësuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së, që vepron nën emrin e AAC, duhet të bëjë një verifikim në vend në vendndodhjet e specifikuara në urdhrin për vlerësimin, nëse aplikani plotëson kërkesat e Rregullores (BE) nr. 300/2008 dhe akteve zbatuese të saj.

Me qëllim për të vlerësuar nëse aplikanti plotëson këto kërkesa, AAC ose vlerësuesi i sigurisë së aviacionit i BE-së që vepron nën emrin e AAC-së, duhet të përdorë "Listëkontrollin e vlefshmërisë për dërguesit e njohur", siç përmbahet në bashkëlidhjen 6-C. Kjo listëkontrolli përfshinë një deklaratë angazhimesh, e cila duhet të nënshkruhet nga përfaqësuesi ligjor i aplikantit ose nga personi përgjegjës për sigurinë në vendndodhje.

Sapo të plotësohet listëkontrolli, informacioni që përmbahet në listëkontrollin duhet të dorëzohet si informacion i klasifikuar.

Deklarata e nënshkruar duhet të mbahet nga AAC-ja aty ose të mbahet nga vlerësuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së që vepron nën emrin e AAC-së dhe të vihet në dispozicion me kërkesë nga AAC-ja;

c) një verifikim i vendndodhjes së aplikantit nga autoritetet doganore relevante duhet të konsiderohet si një verifikim në vend, nëse ai kryhet jo më herët se 3 vjet para datës në të cilën pret miratimin si një dërgues i njohur. Në këto raste, aplikanti duhet të plotësojë informacionin që kërkohet në pjesën e parë të "Listëkontrollit të vlefshmërisë për dërguesit e njohur", siç përmbahet në bashkëlidhjen 6-C dhe ta dërgojë atë tek AAC-ja së bashku me deklaratën e angazhimeve, e cila duhet nënshkruar nga përfaqësuesi ligjor i aplikantit ose nga personi përgjegjës për sigurinë në vendndodhje.

Certifikata AEO dhe vlerësimi aktual i autoriteteve doganore duhet të vihet në dispozicion nga aplikanti për inspektim të mëtejshëm.

Deklarata e nënshkruar duhet mbajtur nga AAC-ja aty ose të mbahet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së, që vepron nën emrin e AAC-së dhe të vihet në dispozicion me kërkesë nga AAC-ja;

d) nëse AAC-ja e gjykon të rregullt informacionin e dhënë sipas pikave "a" dhe "b" ose "a" dhe "c", si të jetë e zbatueshme, ajo duhet të sigurohet që hollësitë e nevojshme të dërguesit janë futur në "Bazën e të dhënave të Unionit për sigurinë e zinxhirit të furnizimit", jo më vonë se dita tjetër e punës. Kur hedh të dhënat në bazën e të dhënave, AAC-ja duhet të japë për çdo vendndodhje të miratuar identifikuesin unik alfanumerik në një format standard.

Nëse AAC-ja nuk e gjykon të rregullt informacionin e dhënë, sipas pikave "a" dhe "b" ose "a" dhe "c", si të jetë e zbatueshme, atëherë arsyet duhet sa më shpejtë t'i njoftohen entit që pret miratimin si një dërgues i njohur;

f) një dërgues i njohur nuk duhet konsideruar si i miratuar deri sa hollësitë e tij të jenë listuar në "Bazën e të dhënave të Unionit për sigurinë e zinxhirit të furnizimit".

6.4.1.3 Dërguesi i njohur, në çdo vendndodhje duhet të emërojë të paktën një person përgjegjës për zbatimin dhe mbikëqyrjen e kontrolleve të sigurisë në atë vendndodhje. Ky person duhet të kalojë me sukses kontrollin e pastërtisë s figurës në përputhje me pikën 11.1.

6.4.1.4 Dërguesi i njohur duhet të rivlerësohet në intervale të rregullta që nuk i tejkalojnë 5 vjet. Në rivlerësim duhet përfshirë një verifikim në vendndodhjen e dërguesit për të parë, nëse dërguesi i njohur vazhdon të veprojë në përputhje me kërkesat e udhëzimit të MPPT nr. 26, datë 20.10.2010, dhe akteve zbatuese të saj.

Një inspektim në vendndodhje të dërguesit të njohur nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me programin kombëtar të cilësisë të autoritetit në fjalë, mund të konsiderohet si një formë e verifikimit në vendndodhje, nëse i adreson të gjitha fushat e specifikuara në listëkontrollin e paraqitur në bashkëlidhjen 6-C.

Një verifikim në vendndodhje i dërguesit të njohur nga autoriteti aktual doganor, në përputhje me nenin 14n të Rregullores (EEC) nr. 2454/93, do të konsiderohet si një formë e verifikimit në vendndodhje.

6.4.1.5 Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është më i kënaqur me përmbushjen e kërkesave të udhëzimit MPPT nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar dhe aktet zbatuese të saj nga dërguesi i njohur, e tërheq statusin e dërguesit të njohur për vendndodhjen/et e specifikuar.

Në qoftë se subjekti nuk është më zotërues i një certifikatë AEO ose nëse certifikata AEO është pezulluar për shkak të mospërputhjes me këtë rregullore, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ndërmarrë veprimet e duhura për të siguruar veten se dërguesi i njohur është në përputhje me kërkesat e udhëzimit MPPT nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar.

Subjekti duhet të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil për çdo ndryshim në lidhje me certifikatën e tij AEO. Menjëherë pas tërheqjes, dhe në të gjitha rastet, brenda 24 orëve, Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që ndryshimi i statusit të dorëzuesit të figurojë në "Bazën e të dhënave për sigurinë e zinxhirit të furnizimit".

6.4.1.6 Pa e cenuar të drejtën e secilit shtet anëtar të BE-së për të aplikuar masa më të rrepta në përputhje me nenin 6 të urdhrit e MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar, dërguesi i njohur i aprovuar nga AAC-ja, në përputhje me pikën 6.4 të këtij aneksi duhet të pranohet në të gjitha shtetet anëtare.

6.4.1.7 Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të bëjë të disponueshëm për autoritetin doganor çdo informatë të lidhur me statusin e dërguesit të njohur që mund të jetë aktuale, në lidhje me mbajtjen e një certifikate AEO. Ky përfshin informacion lidhur me aprovime të reja të dërguesve të njohur, tërheqje të statusit të dërguesit të njohur, rivlerësimin dhe inspektimet, verifikimeve të planifikuara dhe rezultatet e këtyre vlerësimeve.

Modalitetet për shkëmbimin e informacioneve duhen vendosur ndërmjet Autoritetit të Aviacionit Civil dhe Drejtorisë së Përgjithshme të Doganave.

6.4.2 Kontrollet e sigurisë që zbatohen nga dërguesi i njohur

6.4.2.1 Dërguesi i njohur duhet të sigurojë që:

a) në vendndodhjen apo ambientet e tij ka nivel të mjaftueshëm sigurie që mbron kargon dhe postën ajrore të identifikueshme nga ndërhyrjet e paautorizuara; dhe

b) i gjithë stafi që zbaton kontrollet e sigurisë rekrutohet dhe trajnohet në përputhje me kërkesat e kapitullit 11 dhe i gjithë stafi me akses në kargon ajrore të identifikuar ose në postën ajrore të identifikuar në të cilën janë zbatuar kontrollet e nevojshme të sigurisë, duhet të jenë rekrutuar dhe subjekte të trajnimit të ndërgjegjësimit të sigurisë, në përputhje me kërkesat e kapitullit 11; dhe

c) gjatë prodhimit, paketimit, magazinimit, nisjes dhe/ose transportit siç duhet, kargoja dhe posta ajrore e identifikueshme mbrohet nga ndërhyrjet e paautorizuara apo dëmtimet.

Nëse, për çfarëdolloj arsye, këto kontrolle sigurie, nuk janë zbatuar në një ngarkesë apo kur ngarkesa nuk është nisur nga dërgues i njohur për llogari të tij, dërguesi i njohur, duhet qartësisht të njoftojë agjentin e rregullt në mënyrë që të zbatohet pika 6.3.2.3.

6.4.2.2 Dërguesi i njohur duhet të pranojë që dërgesat të cilave nuk iu janë bërë kontrollet përkatëse të sigurisë, të skanohen në përputhje me pikën 6.2.1.

6.5 DËRGUESI PËRGJEGJËS

6.5.1 Agjenti i rregullt duhet të mirëmbajë një bazë të dhënash që përmban informacionin e mëposhtëm të çdo dërguesi përgjegjës që ka emëruar përpara datës 1 qershor 2017:

- të dhënat e kompanisë, duke përfshirë adresën e biznesit në mirëbesim; dhe
- natyrën e biznesit; dhe
- detajet e kontaktit, duke përfshirë ato të personit (personave) përgjegjës për sigurinë; dhe
- numri i referencës ose numri i regjistrimit të kompanisë; dhe
- "Deklarata e angazhimeve - dërguesi përgjegjës" e firmosur siç përmbahen në bashkëlidhjen 6-D.

Kur dërguesi përgjegjës është mbajtës i një certifikate të Operatorit Ekonomik të Aprovuar (OEA/AEO) numri i certifikatës OEA/AEO duhet të mirëmbahet në bazën e të dhënave të përmendura në paragrafin e parë.

Baza e të dhënave duhet të jetë në dispozicion për inspektim nga AAC-ja.

6.5.2 Nëse nuk ka veprimtari lidhur me lëvizjen e kargos ose të postës ajrore në llogarinë e dërguesit të njohur brenda një periudhe 2-vjeçare, statusi i dërguesit përgjegjës do të skadojë.

6.5.3 Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil ose agjenti i rregullt nuk është më i kënaqur me mënyrën se si dërguesi i përgjegjës u përmbahet udhëzimeve që gjenden në bashkëlidhjen 6-D, agjenti i rregullt duhet të tërheqë menjëherë statusin e dërguesit përgjegjës. Statusi i çdo dërguesi përgjegjës të emëruar nga një agjent i rregullt do të mbyllet më 30 qershor 2021.

6.5.4 Kur, për çfarëdo arsye, kontrollet e sigurisë të përcaktuara në "Udhëzimet e sigurisë së aviacionit për dërguesit përgjegjës" nuk janë zbatuar për një dërgesë ose kur dërgesa nuk ka origjinën nga dërguesi i njohur për llogarinë e vet, dërguesi përgjegjës duhet t'ia identifikojë qartë këtë agjentit të rregullt në mënyrë që të zbatohet pika 6.3.2.3.

6.6 MBROJTJA E KARGOS DHE E POSTËS

6.6.1 Mbrojtja e kargos dhe e postës gjatë transportimit

6.6.1.1 Me qëllim për të siguruar që dërgesat të cilat u janë nënshtruar kontrolleve për sigurinë mbrohen nga ndërhyrjet e paligjshme gjatë transportimit:

a) dërgesat duhet të paketohen ose të vulosen nga agjenti i rregullt, dërguesi i njohur ose dërguesi përgjegjës me qëllim që të sigurohet që dëmtimet të jenë të dukshme; aty ku kjo nuk është e mundur masa mbrojtje alternative duhen marrë për të siguruar integritetin e dërgesës; dhe b) ndarja për ngarkimin e kargos në automjetin në të cilin do të transportohen dërgesat duhet të kyçet ose të vuloset, ose në rastin e automjeteve që ndarjen për ngarkesa e kanë të mbuluar me mbulesë, mbulesa mbyllet mirë me kabllo TIR për të siguruar që çdo dëmtim të jetë evident ose, në rastin e kamionëve me rimorkio, ngarkesa mbahet nën vëzhgim të vazhdueshëm; dhe

c) deklarata e sipërmarrësit të transportit rrugor, siç përmbahet në bashkëlidhjen 6-E duhet të dakordësohet me sipërmarrësin që ka hyrë në marrëveshje transporti me agjentin e rregullt, dërguesin e njohur ose dërguesin përgjegjës, përveç kur transportuesi vetë është miratuar si një agjent i rregullt.

Deklarata e nënshkruar duhet ruajtur nga agjenti i rregullt, dërguesi i njohur ose dërguesi përgjegjës në emër të të cilit po kryhet transporti. Me kërkesë, një kopje e deklaratës së nënshkruar duhet t'i jepet, gjithashtu, agjentit të rregullt ose transportuesit ajror që merr dërgesën ose autoritetit përkatës që ka lidhje.

Si një alternativë e pikës "c", transportuesi rrugor mund të ofrojë evidencë për agjentin e rregullt, dërguesin e njohur ose dërguesin përgjegjës për të cilin ai jep, kryen transport dhe që është certifikuar ose miratuar nga AAC-ja ose autoritet ekuivalent në BE.

Kjo evidencë duhet të përfshijë kërkesat që përmbahen në bashkëlidhjen 6-E dhe kopjet duhen ruajtur nga agjenti i rregullt, dërguesi i njohur ose dërguesi përgjegjës që ka lidhje. Me kërkesë, një kopje duhet t'i jepet, gjithashtu, agjentit të rregullt ose transportuesit ajror që merr dërgesën ose për autoritetin tjetër AAC ose ekuivalent në BE.

6.6.1.2 Pika 6.6.1.1 "b" dhe "c" dhe "d" nuk zbatohet gjatë transportit në zonën ajrore.

6.6.1.3 Transportuesi do të sigurojë që personeli të mbledhë, të mbajë, të ruajë dhe të dërgojë kargon dhe postën, tek të cilat kontrollet e sigurisë janë aplikuar i nënshtrohen të paktën për sa vijon:

a) një kontrolli të integritetit personal, që konsiston në verifikimin e identitetit dhe të jetëshkrimit dhe/ose referencat e siguruara;

b) trajnim i përgjithshëm për ndërgjegjësimin e sigurisë, në përputhje me pikën 11.2.7.

6.6.1.4 Secili prej stafit të transportuesit të cilëve iu është dhënë aksesi të mbikëqyrë në kargo dhe postë gjatë kryerjes së ndonjë prej funksioneve të përmendura në pikën 6.6.1.3 ose gjatë zbatimit të ndonjë prej kontrolleve të sigurisë të përcaktuara në këtë kapitull, duhet:

a) të kenë përfunduar me sukses një kontroll të pastërtisë së figurës;

b) t'i nënshtrohen trajnimit të sigurisë, në përputhje me pikën 11.2.3.9.

6.6.1.5 Kur një transportues përdor shërbimet e një kompanie tjetër për të kryer një ose më shumë nga funksionet e përmendura në pikën 6.6.1.3, një kompani e tillë tjetër duhet të plotësojë kushtet e mëposhtme:

a) të nënshkruajnë një marrëveshje transportuesi me transportuesin;

b) të përmbahen nga nënkontraktimi i mëtejshëm;

c) të zbatojë dispozitat e pikave 6.6.1.3 dhe 6.6.1.4, siç janë të zbatueshme.

Transportuesi i nënkontraktimit mban përgjegjësi të plotë për të gjithë transportin në emër të agjentit ose dërguesit.

6.6.2 "Mbrojtja e kargos dhe e postës ajrore gjatë trajtimit, magazinimit dhe ngarkimit në një avioni"

6.6.2.1 Dërgesat e kargos dhe e postës të cilat janë në zonat kritike konsiderohen si të mbrojtura nga ndërhyrjet e paautorizuara.

6.6.2.2 Dërgesat e kargos dhe postës në një pjesë tjetër veç pjesës kritike të një zone të kufizuar të sigurisë, duhet të mbrohen nga ndërhyrjet e paautorizuara, derisa t'i dorëzohen një agjenti tjetër të rregullt ose transportuesit ajror. Dërgesat duhet të vendosen në pjesët me hyrje të kontrolluar të ambientit të agjentit të rregullt ose, kurdo që ndodhen jashtë këtyre pjesëve, do të konsiderohen të mbrojtura nga ndërhyrjet e paautorizuara, nëse:

a) janë të mbrojtura fizikisht në mënyrë që të parandalojnë futjen e një artikulli të ndaluar; ose

b) nuk janë lënë pa mbikëqyrje dhe kanë mundësi hyrjeje vetëm personat e përfshirë në mbrojtjen dhe ngarkimin e kargos dhe të postës për tek avioni;

6.7 KARGO DHE POSTË ME RREZIK TË LARTË (HRCM)

Nuk ka dispozita në këtë rregullore. Ndërsa për shtetet anëtare të BE-së, dispozitat për kargon dhe postën me rrezik të lartë janë përcaktuar në vendimin zbatues të Komisionit C(2015) 8005.

6.8 PROCEDURAT E SIGURISË PËR KARGON DHE POSTËN E DËRGUAR NË BE NGA SHTETET E BOTËS SË TRETË

6.8.1 Përcaktimi i transportuesve ajror

6.8.1.1 Çdo transportues ajror i cili transporton mallra ose postë nga një aeroport i një vendi të botës së tretë i palistuar në bashkëlidhjen 6-Fi ose 6-Fii për transferim, tranzit ose shkarkim në çdo aeroport brenda shtrirjes së urdhrit të MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar, të përcaktohet si një "Transportues ajror për transport mallrash ose postë i cili vepron drejt Bashkimit Evropian nga një aeroport i një vendi të botës së tretë" (ACC3), nga njëri prej autoriteteve të mëposhtme të përcaktuara:

a) nga autoriteti përkatës i shtetit anëtar i cili lëshoi certifikatën e operatorit ajror të transportuesit ajror;

b) nga autoriteti përkatës i shtetit anëtar, për transportuesit ajror që nuk mbajnë një certifikatë të operatorëve ajrorë të lëshuar nga një shtet anëtar;

c) nga autoriteti përkatës i shtetit anëtar ku transportuesi ajror ka pjesën më të madhe të veprimtarisë në Bashkimin Evropian, ose çdo autoritet përkatës tjetër të Bashkimit Evropian me anë të një marrëveshjeje me autoritetin përkatës, për transportuesit ajror që nuk mbajnë një certifikatë të operatorit ajror të lëshuar nga një shtet anëtar.

6.8.1.2 Përcaktimi i një transportuesi ajror si ACC3, në lidhje me operimet e tij për me kargon dhe postën nga një aeroport i cili kërkon përcaktimin e ACC3 (më tej "operimet përkatëse të kargos") të bazohet në:

a) emërimin e një personi me përgjegjësi të përgjithshme në emër të transportuesit ajror për zbatimin e dispozitave të sigurisë për kargon dhe postën në lidhje me operimin përkatës të kargos; dhe

b) një raport verifikimi vlefshmërie i sigurisë së aviacionit të BE-së që konfirmon zbatimin e masave të sigurisë.

6.8.1.3 Autoriteti përkatës do t'i alokojë të përcaktuarit si ACC3 një identifikues unik alfanumerik në standardin format, që identifikon transportuesin ajror dhe aeroportin e vendit të botës së tretë, për të cilin transportuesi ajror është përcaktuar të kryejë kargo dhe postë në Bashkimin Evropian.

6.8.1.4 Përcaktimi është i vlefshëm nga data ku autoriteti përkatës ka hedhur detajet e ACC3 në bazën e të dhënave të BE-së për sigurinë e zinxhirit të furnizimit, për një periudhë maksimale 5-vjeçare.

6.8.1.5 Një ACC3 i listuar në bazën e të dhënave të BE-së do të njihet në të gjitha shtetet anëtare për të gjitha operimet nga aeroporti i vendit të botës së tretë në Bashkimin Evropian.

6.8.1.6 Gjatë periudhës nga 1 prilli deri më 31 dhjetor 2020, autoriteti përkatës mund të përjashtojë nga procesi i vendosur në pikën 6.8.2 dhe përcakton përkohësisht një transportues ajror si ACC3, në rastin kur vlerësimi i sigurisë së aviacionit nga BE-ja nuk mund të ndodhte për arsye objektive, të cilat kanë të bëjnë me krizën e pandemisë së shkaktuar nga COVID-19 dhe janë përtej përgjegjësisë së transportuesit ajror.

Përcaktimi do të jetë në varësi të kushteve të mëposhtme:

a) transportuesi ajror ka një status aktiv ACC3 në vendndodhjen përkatëse të vendit të tretë, ose ka mbajtur një status ACC3, me kusht që të mos ketë skaduar para datës 1 shkurt 2020;

b) transportuesi ajror aplikon për statusin e ri tek autoriteti përkatës, siç është identifikuar në pikën 6.8.1.1 ose mbajtja e përgjegjësisë për përcaktimin e skaduar, duke konfirmuar ekzistencën

e objektivit përtej përgjegjësisë së transportuesit ajror që pengojnë ose vonojnë përmbushjen e kërkesave të pikës 6.8.2;

c) transportuesi ajror paraqet programin e tij të sigurisë që është i rëndësishëm dhe i plotë, në lidhje me të gjitha pikat e përcaktuara në shtojcën 6-G ose konfirmon se programi aktual është ende i azhurnuar;

d) transportuesi ajror paraqet një deklaratë të angazhuar ku konfirmon angazhimin për të vazhduar implementimin e plotë dhe zbatimin efektiv të kërkesave të sigurisë, për të cilat statusi ACC3 mban aktualisht ose ka skaduar.

e) përcaktimi i një transportuesi ajror si ACC3, sipas kësaj pike jepet për një periudhë jo më shumë se gjashtë muaj nga data e skadimit aktual ose të mëparshëm, sipas rastit;

f) aplikimi, programi i sigurisë së transportuesit ajror dhe deklarata e angazhimit do të dorëzohen me shkrim ose në format elektronik.

F. Kur është e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të bjerë dakord me transportuesin përkatës ajror për shtyrjen e vlerësimeve vjetore të sigurisë së aviacionit të BE-së referuar në pikën 6.8.2.2 (2) "d", duke i shtuar ato në numrin e aeroporteve që do të vërtetohen gjatë vitit të ardhshëm me ane të udhërrëfyesit të transportuesit ajror.

6.8.1.8 Brenda periudhës së caktimit të përkohshëm të referuar në pikën 6.8.1.7, Autoriteti i Aviacionit Civil do të kryejë në aeroportet e Republikës së Shqipërisë, pas mbërritjes nga vendndodhja ACC3 me të paktën tri aktivitete monitoruese, në lidhje me kontrollet e sigurisë të zbatuara nga ACC3, RA3 dhe KC3, të cilat janë pjesë të zinxhirit të furnizimeve. Në mungesë të fluturimeve direkte të operuara nga ACC3 në shtetin anëtar përcaktues, performanca e veprimtarive të monitorimit do të koordinohet me një shtet tjetër anëtar ku ACC3 vepron.

6.8.2 Validimi i sigurisë së aviacionit të BE-së për ACC3

6.8.2.1 Validimi i sigurisë së aviacionit të BE-së, në lidhje më operimet e një transportuesi ajror për kargo duhet të konsistojë, në:

a) një verifikim të programit të sigurisë së një transportuesi ajror për të siguruar rëndësinë dhe pajtueshmërinë me të gjitha pikët e bashkëlidhjes 6-G; dhe

b) verifikimi i zbatimit të masave të sigurisë së aviacionit në lidhje me operimet përkatëse të kargos, duke përdorur listëkontrollin e paraqitur në bashkëlidhjen 6-C3.

6.8.2.2 Verifikimi i zbatimit të vlefshmërisë të sigurisë së aviacionit nga BE-ja kryhet në vendndodhje, sipas një prej niveleve të mëposhtme:

1. Në aeroportin tek i cili transportuesi ajror ka operimet përkatëse me kargon para dhënies së përcaktimit si ACC3 për atë aeroport.

Në qoftë se verifikimi i vlefshmërisë i sigurisë së aviacionit të BE-së përcakton moszbatimin e një ose më shumë objektivave të listuar në bashkëlidhjen 6-C3, autoriteti përkatës nuk do të përcaktojë transportuesin ajror si ACC3 për operimet përkatëse të kargos pa provuar zbatimin e masave nga transportuesi ajror për rregullimin e mangësive të identifikuara.

2. Në një numër përfaqësish të aeroporteve me operime përkatëse për kargo të një transportuesi ajror para dhënies së përcaktimit si ACC3 për të gjitha aeroportet me operimet përkatëse për kargo të atij transportuesi ajror. Zbatohen kushtet e mëposhtme:

a) kjo mundësi është kërkuar nga një transportues ajror, i cili kryen disa operime të kargos ajrore; dhe

b) autoriteti përkatës ka verifikuar se transportuesi ajror zbaton një program të sigurimit të cilësisë së sigurisë *(quality assurance*) të brendshëm, që është ekuivalent me validimin e sigurisë së aviacionit të BE-së.

c) numri përfaqësues duhet të jetë minimalisht 3 ose 5%, më të lartën, dhe të gjitha aeroportet gjenden me rrezikshmëri të lartë në ardhje; dhe

d) autoriteti përkatës ka rënë dakord për një hartë udhërrëfyese, e cila garanton vlerësimet e sigurisë së aviacionit të BE-së për çdo vit të përcaktimit në aeroportet shtesë për të cilat përcaktimi si ACC3 do jepet ose të gjitha aeroportet janë vlerësuar. Këto verifikime vlefshmërie do të jenë për çdo vit së paku sa numri i atyre të kërkuara në "c". Harta udhërrëfyese duhet të tregojë arsyet

përforcuese të zgjedhjes së aeroporteve shtesë; dhe të gjitha përcaktimet si ACC3 përfundojnë në të njëjtën ditë; dhe

f) në rastet kur një nga validimet e sigurisë së aviacionit të BE-së për të cilën është rënë dakord në hartë udhërrëfyese përcakton moszbatimin e një apo më shumë objektivave të listuar në listëkontrollin e parashikuar në bashkëlidhjen 6-C3, autoriteti përkatës i caktuar kërkon prova për zbatimin e masava që korrigjojnë mangësinë e identifikuara në atë aeroport dhe në varësi të rëndësisë së mangësisë, kërkon:

- verifikimin e vlefshmërisë së sigurisë së aviacionit të BE-së për të gjitha aeroportet për të cilat përcaktimi si ACC3 është kërkuar në përputhje me pikën 6.8.2.2.1 brenda afatit të caktuar nga autoriteti përkatës; ose

- dyfishimin e numrit të verifikimeve të sigurisë së aviacionit të BE-së nën "d" për secilin nga vitet e mbetura të përcaktimeve si ACC3.

6.8.2.3 Autoriteti përkatës mund të pranojë raportin e validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së për emërimin e ACC3 nga një subjekt i një vendi të tretë ose një tjetër ACC3, në rastet kur ai subjekt ose ACC3 kryen të gjithë operimin e kargos, duke përfshirë ngarkimin në pjesën e hambarit të avionit, në emër të aplikantit ACC3 dhe raporti i validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së mbulon të gjitha këto aktivitete.

6.8.2.4 Vlefshmëria e sigurisë së aviacionit të BE-së të regjistrohet në një raport validimi të përbërë së paku nga deklarata e angazhimeve, siç përcaktohet në bashkëlidhjen 6-H1, listën e kontrollit të përcaktuar në bashkëlidhjen 6-C3 dhe një deklaratë nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së, siç përcaktohet në bashkëlidhjen 11-A. Validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së duhet të dorëzojë raportin e validimit tek autoriteti përkatës dhe t'i japë një kopjet të transportuesit ajror të validuar;

6.8.3 Kontrollet e sigurisë për kargon dhe postën e cila vjen nga një vend i botës së tretë

6.8.3.1 ACC3 do të sigurojë që e gjithë kargoja dhe posta e mbartur për transferim, tranzit ose shkarkim në një aeroport të Bashkimit Evropian të skanohen, përveç nëse:

a) kontrollet e nevojshme të sigurisë janë zbatuar ndaj dërgesës nga një agjent i rregullt i sigurisë së aviacionit të BE-së (RA3) dhe dërgesa është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha kur janë zbatuar këto kontrolle sigurisë dhe deri në momentin e ngarkimit; ose

b) kontrollet e nevojshme të sigurisë janë zbatuar ndaj dërgesës nga një dërgues i autorizuar i sigurisë së aviacionit të BE-së (KC3) dhe dërgesa është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha kur janë zbatuar këto kontrolle sigurisë dhe deri në momentin e ngarkimit; ose

c) kontrollet e kërkuara të sigurisë janë zbatuar ndaj dërgesës nga një dërguesi përgjegjës (AC3) nën përgjegjësinë e ACC3 ose të një agjenti të rregullt të sigurisë së aviacionit të BE-së (RA3), dërgesa është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha kur janë zbatuar këto kontrolle të sigurisë dhe deri në momentin e ngarkimit, dhe nuk është transportuar në një aeroplan pasagjerësh; ose

d) dërgesa është e përjashtuar nga skanimi në përputhje me pikën "d" të pikës 6.1.1 dhe është e mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara nga koha kur ajo u bë kargoja ajrore e identifikueshme ose postë ajrore e identifikueshme dhe deri në ngarkim.

Pika "c" do të zbatohet deri në 30 qershor 2021.

6.8.3.2 Ngarkesat dhe postat e transportuara për në Bashkimin Evropian do të skanohen me një nga mënyrat dhe metodat e renditura në pikën 6.2.1, sipas një standardi të mjaftueshëm për të siguruar në mënyrë të arsyeshme mospraninë e artikujve të ndaluar.

6.8.3.3 ACC3 do të sigurojë që:

a) kargoja ose posta në transfertë dhe tranzit të jenë skanuara në përputhje me pikën 6.8.3.2 ose që kontrollet e sigurisë të janë zbatuar nga ai vet ose nga një subjekt vlerësues i sigurisë së aviacionit i BE-së në pikën e origjinës (nisjes) ose diku tjetër në zinxhirin e furnizimit dhe që dërgesa të tilla janë mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha që këto kontrolle sigurie janë zbatuar dhe deri në ngarkim; dhe

b) kargoja dhe posta me rrezikshmëri të lartë të skanuara në përputhje me pikën 6.7 janë bërë ai vetë ose nga një subjekt vlerësues i sigurisë së aviacionit i BE-së në pikën e nisjes ose diku tjetër në zinxhirin e furnizimit, dhe që dërgesa të tilla janë etiketuar SHR dhe se janë mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha kur këto kontrolle sigurie janë zbatuar deri në ngarkim.

6.8.3.4 Kur paraqet dërgesa për të cilat ai ka zbatuar kontrollet e sigurisë te një tjetër ACC3 ose RA3 tjetër, ACC3-ja, RA3-ja ose KC3-ja duhet të shënojnë në dokumentacionin shoqërues identifikuesin alfanumerik unik të marrë nga autoriteti përkatës i caktuar.

6.8.3.5 Kur pranon ndonjë dërgesë, një ACC3 ose RA3, do të përcaktojë nëse transportuesi ajror ose subjekti nga i cili merr dërgesat është një tjetër ACC3, RA3 ose KC3, duke përdorur mënyrat e mëposhtme, për të:

a) verifikuar nëse identifikuesi alfanumerik unik i subjektit që dërgon dërgesat është shënuar ose jo në dokumentacionin shoqërues; dhe

b) konfirmuar se transportuesi ajror ose subjekti që dërgon dërgesën është i listuar si aktiv në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit për aeroportin ose vendin e specifikuar, sipas rastit.

Nëse në dokumentacionin shoqërues të identifikuesit nuk ka ndonjë shënim ose, nëse transportuesi ajror ose subjekti që dërgon dërgesat nuk është regjistruar si aktiv në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian për sigurinë e zinxhirit të furnizimit, do të konsiderohet sikur nuk është zbatuar asnjë kontroll sigurie më parë, dhe dërgesat do të kontrollohen nga ACC3 ose nga një tjetër validues sigurie RA3 i aviacionit të BE-së përpara se të ngarkohen në avion.

6.8.3.6 Pasi të jenë zbatuar kontrollet e sigurisë të referuara në pikat 6.8.3.1 deri në 6.8.3.5, ACC3 ose agjenti i rregullt i vlefshëm i sigurisë së aviacionit të BE (RA3) përgjegjës për zbatimin e kontrolleve të sigurisë, do të sigurojë që dokumentacioni shoqërues, në formën e një fature ajrore, një dokumentacion postar ekuivalent ose në një deklaratë të veçantë, të siguruar në një format elektronik ose me shkrim, përfshin të paktën informacionin e mëposhtëm:

a) identifikuesi unik alfanumerik i ACC3;

b) statusin e sigurisë së dërgesës referuar në pikën "d" të pikës 6.3.2.6 dhe të lëshuar nga ACC3 ose nga agjenti i rregullt i vlefshëm i sigurisë së aviacionit të BE (RA3), sipas rastit;

c) identifikuesi unik i dërgesës, siç është numri i godinës ose fatura ajrore kryesore, kur është e zbatueshme;

d) përmbajtja e dërgesës ose treguesi i konsolidimit kur është e zbatueshme;

e) arsyet për lëshimin e statusit të sigurisë, përfshirë mjetet ose metodën e kontrollit të përdorur ose arsyet për përjashtimin e dërgesës nga kontrolli, duke përdorur standardet e miratuara në skemën e deklaratës së sigurisë së dërgesës të ICAO-s.

Në rastin e konsolidimeve, ACC3 ose agjenti i rregullt i vlefshëm i sigurisë së aviacionit të BE-së (RA3), i cili ka kryer konsolidimin do të mbajë informacionin e përcaktuar në pikat "a" deri "e" të paragrafit të parë për secilën ngarkesë individuale të paktën deri në kohën e parashikuar të mbërritjes së dërgesave në aeroportin e parë në BE ose për 24 orë, cilado periudhë është më e gjatë.

6.8.3.7 Çdo transportues ajror që arrin nga një vend i tretë i listuar në shtojcën 6-F do të sigurojë pajtueshmërinë me pikat e zbatueshme të përcaktuara në pikën 6.8.3.6, në lidhje me kargon dhe postat e transportuara në bord. Dokumentacioni shoqërues në lidhje me dërgesat e tilla duhet të paktën të jetë në përputhje me skemën e deklaratës së sigurisë së dërgesës së ICAO-s ose me një skemë alternative që siguron informacionin e kërkuar në një mënyrë ekuivalente.

6.8.3.8 Dërgesat tranzit ose transferta që vijnë nga një vend i tretë, dokumentacioni shoqërues i të cilit nuk përputhet me pikën 6.8.3.6 do të trajtohet në përputhje me kapitullin 6.7 përpara fluturimit pasues.

6.8.3.9 Dërgesat tranzit ose transferuese që arrijnë nga një vend i tretë që nuk referohet në pikën 6.8.3.8 dokumentacioni shoqërues i të cilit nuk përputhet me pikën 6.8.3.6, do të trajtohet në përputhje me pikën 6.2 përpara fluturimit pasues.

6.8.4. Validimi (emërtimi) i agjentëve të rregullt dhe dërguesve të njohur

6.8.4.1 Subjektet e vendeve të treta që janë ose duan të jenë pjesë e zinxhirit furnizues të një transportuesi ajror që mban statusin ACC3, mund të emërtohen si "agjent i rregullt i vendit të tretë" (RA3) ose "dërguesi i njohur i vendit të tretë" (KC3).

6.8.4.2 Për marrjen e emërtimit, subjekti duhet t'i drejtojë kërkesën:

a) autoritetit përkatës të shtetit anëtar përgjegjës për emërtimin si AAC3 të një transportuesi ajror në aeroportin e vendit të tretë ku aplikanti merret me ngarkesat e drejtuara për në BE; ose

b) kur nuk ka transportues ajror të emërtuar ACC3 në atë vend, autoritetit përkatës të Shtetit Anëtar që është përgjegjës për miratimin e validuesit të sigurisë së aviacionit të BE-së që kryen ose ka kryer vlerësimin.

Autoriteti përkatës që merr kërkesën do të fillojë procesin e emërtimit ose do të bjerë dakord me autoritetin përkatës të një shteti tjetër anëtar për të deleguar, duke marrë parasysh bashkëpunimin politik ose të aviacionit, ose të dyja.

6.8.4.3 Përpara emërimit, duhet të konfirmohet kualifikimi për të marrë statusin RA3 ose KC3 në përputhje me pikën 6.8.4.1.

6.8.4.4 Emërimi i një subjekti si RA3 ose KC3, në lidhje me operimet e tij me kargon dhe postën (operacionet përkatëse të kargos) duhet të bazohet, në:

a) emërimin e një personi me përgjegjësi të përgjithshme në emër të subjektit për zbatimin e dispozitave të sigurisë së kargos ose postës në lidhje me operacionin përkatës të kargos; dhe

b) një raport vlefshmërie të sigurisë së aviacionit të BE-së që konfirmon zbatimin e masave të sigurisë.

6.8.4.5 Autoriteti përkatës do t'i caktojë RA3-së ose KC3-së një identifikues të veçantë alfanumerik në formatin standard për ta identifikuar, duke specifikuar subjektin dhe vendin e tretë për të cilin ai është caktuar të zbatojë dispozitat e sigurisë, në lidhje me ngarkesën ose me postën e drejtuar për në Bashkimin Evropian.

6.8.4.6 Emërtimi do të jetë i vlefshëm nga data kur autoriteti përkatës ka hedhur të dhënat e subjektit në bazën e të dhënave mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit të Bashkimit Evropian, për një periudhë maksimale prej tre vjetësh.

6.8.4.7 Një subjekt i listuar si RA3 ose KC3 në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit duhet të njihet në të gjitha shtetet anëtare për operacionet e kryera në lidhje me kargon ose postën e transportuar nga aeroporti i vendit të tretë për në Bashkimin Evropian nga një ACC3.

6.8.4.8 Afatet e emërtimeve të RA3-ve dhe Q3-ve të lëshuara para datës 1 qershor 2017 do të përfundojnë pesë vjet pas caktimit të tyre ose më 31 mars 2020, cilado qoftë data më parë.

6.8.4.9 Me kërkesë të autoritetit përkatës të miratimit të tyre, validuesit e sigurisë së aviacionit të BE-së do të vënë në dispozicion të dhënat e përmbajtura në pjesën 1 të listës së kontrollit të përcaktuar në bashkëlidhjen 6-C2 ose bashkëlidhjen 6-C4, sipas rastit, për secilin subjekt që kanë emëruar, për të krijuar një listë të konsoliduar të subjekteve të emërtuara nga validuesit e sigurisë së aviacionit të BE-së.

6.8.4.10 Gjatë periudhës nga 1 prilli deri më 31 dhjetor 2020, autoriteti përkatës mund të përjashtojë nga procesi i vendosur në pikën 6.8.5 dhe të përcaktojë përkohësisht një entitet të vendit të tretë si RA3 ose KC3, në rast kur një vlerësim i sigurisë së aviacionit të BE-së nuk mund të ndodhë për arsye objektive, të cilat kanë të bëjnë me krizën e pandemisë shkaktuar nga COVID-19 dhe janë përtej përgjegjësisë. Përcaktimi do t'u nënshtrohet kushteve të mëposhtme:

a) njësia ekonomike mban një status aktiv RA3 ose KC3, ose ka mbajtur një status RA3, ose KC3, me kusht që të mos ketë skadojë para 1 shkurtit 2020;

b) entiteti aplikon për statusin e ri tek autoriteti përkatës që aktualisht mban përgjegjësinë për emërtimin e tij, i cili do të skadojë ose ka skaduar, duke konfirmuar ekzistencën e arsyeve objektive përtej përgjegjësisë së entitetit që pengon ose vonon përmbushjen e kërkesave të pikës 6.8.5;

c) entiteti paraqet programin e saj të sigurisë që është i rëndësishëm dhe i plotë në lidhje me operacionet e kryera, ose konfirmon se programi aktual është ende i azhurnuar;

d) entiteti paraqet një deklaratë të nënshkruar ku konfirmon zotimin për të vazhduar zbatimin efektiv të kërkesave të sigurisë, për të cilat kishte marrë statusin aktual ose të skaduar të RA3 ose KC3;

e) përcaktimi i entitetit si RA3 ose KC3, sipas kësaj pike jepet për një periudhë jo më shumë se gjashtë muaj nga data e skadimit aktual ose të mëparshëm;

f) aplikimi, programi i sigurisë së entitetit dhe deklarata e angazhimit me shkrim ose në format elektronik.

6.8.4.11 Subjektet e referuara në pikën 6.8.4.8 statusi RA3 ose KC3 i të cilave skadoi në periudhën nga 1 shkurt 2020 deri në 31 mars 2020, për shkak të arsyeve objektive të referuara në pikën 6.8.4.10, nuk mund t'i nënshtrohen procesit të vlerësimit të sigurisë së aviacionit të BE-së, vendosur në pikën 6.8.5 dhe përcaktimi pasues nga autoriteti i duhur, siç përcaktohet në pikën 6.8.4, mund të kërkojë një emërim të përkohshëm të dhënë nga Komisioni, në varësi të kushteve të mëposhtme:

a) entiteti aplikon për statusin RA3 ose KC3 në Komision, duke konfirmuar ekzistencën e arsyeve objektive përtej përgjegjësisë së saj që pengojnë ose vonojnë përmbushjen e kërkesave të pikës 6.8.5;

b) entiteti paraqet një deklaratë të angazhimeve ku konfirmon si angazhimin e plotë edhe zbatimin efektiv të kërkesave të sigurisë për të cilat statusi RA3 ose KC3 ka skaduar dhe programi i sigurisë është ende i azhurnuar;

c) aplikimi dhe deklarata e angazhimit dorëzohen ose me shkrim ose në mënyrë elektronike;

d) përcaktimi i entitetit si RA3 ose KC3, sipas kësaj pike jepet për një periudhë jo më shumë se gjashtë muaj nga data e skadimit të mëparshëm.

6.8.5 Vlefshmëria e agjentëve të njohur dhe dërguesve të njohur

6.8.5.1 Për t'u emëruar si agjent i njohur i sigurisë së aviacionit të BE-së ose dërgues i njohur, subjektet e vendeve të treta do të verifikohen sipas një nga dy variantet e mëposhtme:

a) programi i sigurisë i ACC3-it duhet të përcaktojë hollësitë e kontrolleve të sigurisë të zbatuara në emër të tij nga subjektet e vendeve të treta nga të cilat ai pranon kargo ose postë direkt për transport në Bashkimin Evropian. Vlefshmëria e sigurisë së aviacionit të BE-së për ACC3-in do të vërtetojë kontrollet e sigurisë të zbatuara nga këto subjekte; ose

b) subjektet e vendeve të treta do të dorëzojnë aktivitetet përkatëse të trajtimit të ngarkesave pranë një validuesi të sigurisë së aviacionit të BE-së në intervale që nuk i kalojnë tre vjet. Vlefshmëria e sigurisë së aviacionit të BE-së do të konsistojë në:

i. një ekzaminim të programit të sigurisë të subjektit, që siguron përkatësinë dhe plotësimin e tij në lidhje me operacionet e kryera; dhe

ii. verifikimin në vend të zbatimit të masave të sigurisë së aviacionit në lidhje me operacionet përkatëse të kargos.

Raporti i vlefshmërisë do të konsistojë në, për agjentët e rregullt të vendit të tretë, deklaratën e angazhimeve të përcaktuara në bashkëlidhjen 6-H2 dhe listën e kontrollit të përcaktuar në bashkëlidhjen 6-C2, dhe për dërguesit e njohur të vendit të tretë, deklaratën e angazhimeve, siç është përcaktuar në bashkëlidhjen 6-H3 dhe listën e kontrollit të përcaktuar në bashkëlidhjen 6-C4. Raporti i vlefshmërisë do të përfshijë, gjithashtu, një deklaratë nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së, siç përcaktohet në bashkëlidhjen 11-A.

6.8.5.2 Pas përfundimit të validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së sipas pikës "b" të pikës 6.8.5.1, validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së do të dorëzojë raportin e vlefshmërisë tek autoriteti përkatës dhe do t'i japë një kopje subjektit të validuar.

6.8.5.3 Një aktivitet i monitorimit të përputhshmërisë i kryer nga autoriteti përkatës i një Shteti Anëtar ose nga Komisioni mund të konsiderohet si validim i sigurisë së aviacionit të BE-së, me kusht që ai të mbulojë të gjitha fushat e specifikuara në listën e kontrollit të përcaktuar në Bashkëlidhjen 6-C2 ose 6-C4, sipas rastit.

6.8.5.4 AAC3 do të mirëmbajë një bazë të dhënash që jep të paktën informacionin e mëposhtëm për secilin agjent të rregullt ose dërgues të njohur që i është nënshtruar validimit të sigurisë së

aviacionit të BE-së në përputhje me pikën 6.8.5.1, nga e cila pranon direkt kargon ose postën për transport në Bashkimin Evropian:

a) të dhënat e kompanisë, duke përfshirë adresën e biznesit në mirëbesim; dhe

b) natyrën e biznesit, duke përjashtuar informacionin e konfidencial të biznesit; dhe

c) detajet e kontaktit, duke përfshirë ato të personit (personave) përgjegjës për sigurinë; dhe

d) numrin e regjistrimit të kompanisë, nëse është e aplikueshme; dhe

e) kur është e mundur, raporti i validimit; dhe

f) identifikuesin alfanumerik unik të atribuar në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit.

Aty ku është e mundur, baza e të dhënave duhet të përmbajë informacionin e mësipërm për çdo dërgues përgjegjës nën përgjegjësinë e tij në përputhje me pikën "c" të pikës 6.8.3.1, nga e cila ACC3 pranon direkt kargo ose postën për transport brenda Bashkimit Evropian.

Baza e të dhënave do të jetë e disponueshme për inspektim nga ACC3.

Edhe subjekte të tjera të validuar të sigurisë së aviacionit të BE-së mund të mirëmbajnë një bazë të dhënash të tillë.

6.8.6 Mospërputhja dhe ndërprerja e emërtimit të ACC3, RA3 dhe KC3

6.8.6.1 Mospërputhja

1. Nëse Komisioni ose një autoritet përkatës (AAC) identifikon një mangësi serioze në lidhje me operimet e një ACC3, një RA3 ose një KC3, i cili konsiderohet të ketë një ndikim të rëndësishëm në nivelin e përgjithshëm të sigurisë së aviacionit në Republikën e Shqipërisë dhe/ose Bashkimin Evropian, ai duhet të:

a) informojë menjëherë transportuesin ajror ose subjektin përkatës, të kërkojë komente dhe masat e duhura për të korrigjuar mangësinë serioze; dhe

b) të informojë menjëherë shtetet e tjera anëtare dhe Komisionin.

Mangësitë serioze të përmendura në paragrafin e parë mund të identifikohet gjatë njërës prej aktiviteteve të mëposhtme:

1. Gjatë aktiviteteve të monitorimit të pajtueshmërisë;

2. Gjatë ekzaminimit të dokumentacionit duke përfshirë raportin e BE-së për vlerësimin e sigurisë së aviacionit të operatorëve të tjerë që janë pjesë e ofrimit të ACC3, RA3 ose KC3;

3. Pas marrjes së informacionit faktik me shkrim nga autoritetet e tjera dhe/ose operatorët në lidhje me aktivitetet e ACC3, RA3 ose KC3 përkatëse, në formën e provave të dokumentuara që tregojnë qartë shkeljet e sigurisë.

6.8.7 Informacioni para ngarkimi të kargos (PLACI)

6.8.7.1 Në përputhje me nenin 186 të Rregullores Zbatuese të BE-së 2015/2447, PLACI do të kryhet përpara nisjes nga një vend i tretë, pas marrjes nga autoriteti doganor i pikës së parë të hyrjes, të dhënave minimale të hyrjes deklarata përmbledhëse referuar në nenin 106 (2) dhe (2a) të Rregullores së Komisionit (BE-së) 2015/2446[3].

6.8.7.2 Gjatë rrjedhës së PLACI dhe kur ka arsye të arsyeshme që zyra doganore e hyrjes së parë të dyshojë se një ngarkesë që hyn në territorin doganor të Unionit nga ajri mund të përbëjë një kërcënim serioz për aviacionin civil, ajo ngarkesë do të trajtohet si kargo ose postë me risk të lartë (HRCM) në përputhje me pikën 6.7.

6.8.7.3 Transportuesi ajror, operatori, subjekti ose personi në një vend të tretë përveç atyre të listuar në shtojcën 6-F dhe Islandës, pas marrjes së një njoftimi nga zyra doganore e hyrjes së parë që kërkon që një dërgesë të trajtohet si kargo ose postë me risk të e lartë (HRCM) në përputhje me pikën 6.8.7.2 duhet:

[3] Rregullorja e Komisionit (BE) 2015/2446, e 28 korrikut 2015, që plotëson Rregulloren (BE) nr. 952/2013, të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, në lidhje me rregullat e hollësishme në lidhje me dispozitat e caktuara të Kodit Doganor të Bashkimit (OJ L 343, 29.12.2015), f. 1.

a) të zbatojë në lidhje me dërgesën specifike, kontrollet e sigurisë të renditura në pikat 6.7.3 dhe 6.7.4 të aneksit të vendimit për zbatimin C (2015) 8005, në rast të një ACC3 ose RA3 të aprovuar për kryerjen e kontrolleve të tilla të sigurisë;

b) të sigurojë që një ACC3 ose RA3 i aprovuar për kryerjen e kontrolleve të tilla të sigurisë përputhet dispozitat e përcaktuara në pikën "a". Informacioni për zyrën doganore të hyrjes së parë do të sigurohet në rast se dërgesa do të tenderohet ose i është tenderuar një operatori tjetër, subjekti ose autoriteti për zbatimin e kontrolleve të sigurisë. Operatori, entiteti ose autoriteti i tillë tjetër siguron zbatimin e kontrolleve të sigurisë të përmendura në pikën "a" dhe i konfirmon transportuesit ajror, operatorit, entitetit ose personit nga i cili është marrë dërgesa, si zbatimin e kontrolleve të tilla të sigurisë ashtu edhe rezultatet e tyre;

c) të konfirmojë në zyrën doganore të hyrjes së parë të dyja zbatimin e kontrolleve të sigurisë të referuara në pikën "a" dhe rezultatet e tij.

Pikat "a" dhe "b" të paragrafit të parë nuk do të zbatohen në rast se kontrollet e kërkuara të sigurisë janë zbatuar më parë. Sidoqoftë, nëse ka informacion specifik të kërcënimit që është bërë i disponueshëm vetëm pas zbatimit të kontrolleve të mëparshme të sigurisë, nga transportuesi ajror, operatori, subjekti ose personi mund të kërkohet të përsërisë kontrollet e sigurisë duke përdorur mjete dhe metoda specifike dhe të sigurojë konfirmimin si të përcaktuara në pikën "c" të paragrafit të parë. Transportuesi ajror, operatori, entiteti ose personi mund të bëhen të vetëdijshëm për çdo element dhe informacion të nevojshëm për të përmbushur në mënyrë efektive objektivin e sigurisë.

6.8.7.4 Transportuesit ajrorë, operatorët, entitetet ose personat në një vend të tretë të listuar në shtojcën 6-F ose në Islandë, që marrin një njoftim nga zyra doganore e hyrjes së parë që kërkon që një dërgesë të trajtohet si kargo ose postë me risk të lartë (HRCM)) në përputhje me pikën 6.8.7.2, duhet:

a) implementim, në respekt të shenjave specifike, për sa i përket kontrollit të sigurisë themeluar nga ICAO-ja aneksi 17 për kargon dhe postën të riskut të lartë;

b) të sigurohet se kërkesat e pikës "a" janë plotësuar nga operatori, etniteti apo autoriteti i aprovuar nga institucionet përkatëse në vendet e treta për të vepruar me këto kontrolle sigurie. Informacioni nga zyra doganore e hyrjes së parë duhet të mundësohet në rast se kargoja është për t'u trajtuar apo është trajtuar nga një operator, entitet, apo autoritet për të aplikuar kontrollet e sigurisë. Këta operatorë, entiteti apo autoritete duhet të sigurojnë implementimin e kontrolleve të sigurisë referuar në pikën "a" dhe të konfirmojnë se transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi nga i cili ka ardhur pakoja, janë implementuar kontrollet e sigurisë;

c) të konfirmohet nga zyra doganore hyrja e parë për implementim të kontrolleve të sigurisë referuar në pikën "a", si dhe rezultati i tyre.

Pikat "a" dhe "b" në paragrafin e parë nuk duhet të aplikohen në rast se kontrollet e sigurisë të kërkuara janë implementuar më parë. Por, duhet të ketë informacion specifik për rrezikun i cili është mundësuar pas implementimit të kontrolleve të mëparshme të sigurisë, transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi mund t'i kërkohet që të përsëriten kontrollet e sigurisë përmes mjeteve dhe metodave specifike dhe të mundësohet konfirmim, sipas përcaktimeve në pikën "c" të paragrafit të parë. Transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi mund të vihet në dijeni për informacionet dhe elementet e nevojshme në mënyrë që të arrihen objektivat e sigurisë.

6.8.7.5 Në përputhje me PLACI dhe atje ku gjykohet se është e përshtatshme që zyra doganore apo zyra e hyrjes së parë ka dyshim se kargoja që po hyn në territorin e doganës të Unionit nga ajri është kërcënim ndaj sigurisë, e cila sjell njoftimin për mos zbarkim, kargo nuk duhet të ngarkohet në bord të avionit apo të zbarkohet.

6.8.7.6 Transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi i vendit të tretë që ka marrë njoftimin nga zyra doganore e hyrjes së parë, e cila kërkon mos ngarkimin në bord të një avioni në përputhje me pikën 9.8.7.5, duhet të:

a) sigurojë se kargoja në pronësi të tij nuk imbarkohet në bord të avionit ose zbarkohet direkt në rast se kargoja është tashmë brenda në bord;

b) të mundësojë konfirmimin se i ka përmbushur kërkesën e zyrës doganore të hyrjes së parë në doganën e territorit të Unionit;

c) të bashkëpunojë me autoritetet përkatëse të vendeve anëtare të zyrës doganore të hyrjes së parë;

d) të informojë autoritetet përkatëse për sigurinë e aviacionit civil të Shtetit ku operatori ajror, transportuesi ajror, entiteti apo personi i cili ka marr njoftimin ndodhet dhe në vendin e tretë ku kargoja ndodhet aktualisht është ndryshe.

6.8.7.7 Nëse kargoja tashmë është në një transportues ajror tjetër, operator apo entitet në zinxhirin e prodhimit atëherë operatori ajror, entiteti apo personi marrës i njoftimit të mosimbarkimit të përcaktuar në pikën 6.8.7.5 duhet të informojë urgjent transportuesit ajror, operatorët, entitetet apo personat që do të:

a) sigurojë përputhshmëri me pikën "a", "c" dhe "d" të pikës 6.8.7.6;

b) konfirmojë aplikimin e pikës "b" të 6.8.7.6 të operatorit, transportuesit ajror, entitetit apo presonit që ka marrë njoftimin sipas përcaktimeve të pikës 6.8.7.5.

6.8.7.8 Nëse avioni është në fluturim me kargon në *board* për të cilin zyra doganore e hyrjes së parë është njoftuar sipas pikës 6.8.7.5 se kargoja nuk duhet të imbarkohet, operatori ajror, entiteti apo personi marrës i njoftimit duhet të informojë direkt:

a) autoritetet përkatës të vendit anëtar, sipas përcaktimit të pikës "c" të 6.8.7.6, me qëllim informimin dhe bashkëpunimin me autoritetet përkatëse të vendeve anëtare të mbikalimit të parë në Union;

b) autoriteti përgjegjës i sigurisë për aviacionin civil të vendit të tretë ku transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi marrës i njoftimit ndodhet dhe ku vendi i tretë nga i cili fluturimi është nisur është ndryshe.

6.8.7.9 Pas njoftimit të marrë nga zyra doganore e hyrjes së parë, e cila ka lëshuar njoftimin sipas përcaktimit të pikës 6.8.7.5, autoriteti përkatës të vendit anëtar duhet kur është e aplikueshme të implementojë dhe sigurojë implementimin apo/dhe bashkëpunimin me veprimet pasardhëse, duke përfshirë koordinimin me autoritetet e vendit të tretë të nisjes dhe ku është e aplikueshme të vendit apo vendeve të tranzitit apo/dhe transfertës, kontigjenca përkatëse e sigurisë me protokollet në përputhje me programet kombëtare të sigurisë së vendeve anëtare, si dhe standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara lidhur me rregullimin e menaxhimit të krizave dhe përgjigjeve ndaj ndërhyrjeve dhe akteve të paligjshme.

6.8.7.10 Transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi i vendit të tretë që merr njoftimin e lëshuar nga zyra doganore e vendit të tretë, implementues i skemave të *Pre-loading Advance Cargo Information*, në përputhje me parimet e vendosura në Organizatën Botërore të Doganave korniza SAFE e standardeve duhet të sigurojë implementimin e kërkesave të përcaktuara në pikat 6.8.7.3 dhe 6.8.7.4 dhe në pikat 6.8.7.6, 6.8.7.7, 6.8.7.8.

Kjo pikë është e aplikueshme vetëm në respekt të së kargos apo postës e cila plotëson kërkesat e mëposhtme:

a) ato janë mbajtur për tranzit apo transfertë në aeroport të Unionit përpara se të bëjnë një tranzit apo transfertë në një aeroport bazuar në vend të tretë;

b) ato janë mbajtur për tranzit apo transfertë në Union përpara se të kenë kaluar një tranzit apo transfertë tjetër në aeroport bazuar në vend të tretë përmes njoftimit të zyrave doganore.

Për efekt të kërkesave përcaktuar në pikat 6.8.7.6 "c" dhe 6.8.7.8 "a" transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi marrës i njoftimit në vendin e tretë duhet të informojë direkt autoritet përkatëse të vendit anëtar të ndalimit të parë në Union.

Nëse avioni është në fluturim, informacioni duhet t'u mundësohet autoriteteve përkatëse të vendit anëtar të mbikalimit të parë në Union dhe duhet të sigurojnë implementimin e veprimeve referuar dhe përcaktua në pikën 6.8.7.9 në koordinim me autoritetet relevante të vendeve anëtare të ndalesës së parë në Union.

2. Kur ACC3, RA3 ose KC3 nuk korrigjon mangësinë serioze brenda një afati kohor të caktuar, ose në rast se ACC3, RA3 ose KC3 nuk reagojnë ndaj kërkesës së paraqitur në pikën "a" të pikës 6.8.6.1, autoriteti, ose:

Komisioni duhet të:

a) çaktivizojë statusin si ACC3, RA3 ose KC3 të operatorit ose subjektit në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit; ose

b) kërkojë nga autoriteti përkatës përgjegjës për emërtimin të çaktivizojë statusin si ACC3, RA3 ose KC3 të operatorit ose subjektit në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit.

Në situatën e përmendur në paragrafin e parë, autoriteti ose Komisioni do të informojë menjëherë shtetet e tjera anëtare dhe Komisionin.

3. Një transportues ajror ose subjekt statusi i të cilit, përkatësisht si ACC3, RA3 ose KC3, është çaktivizuar në përputhje me pikën 6.8.6.1.2, nuk do të rivendoset ose përfshihet në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit deri në një riemërtim të ri mbi sigurinë e aviacionit të BE-së, në përputhje me 6.8.1 ose 6.8.4.

4. Nëse një transportues ajror ose një subjekt nuk mban më statusin ACC3, RA3 ose KC3, autoritetet përkatëse duhet të ndërmarrin veprimet e duhura për të bindur veten se ACC3-të e tjera, RA3 dhe KC3 nën përgjegjësinë e tyre, që operojnë në zinxhirin furnizues të transportuesi ajror ose subjekti që ka humbur statusin, përputhet ende me kërkesat e urdhrit të ministrit nr. 26 datë 20.10.2010.

6.8.6.2 Ndërprerja

1. Autoriteti përkatës që ka emërtuar ACC3, RA3 ose KC3 është përgjegjës për heqjen e të dhënave të tij nga "Baza e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit":

a) me kërkesën e ose në marrëveshje me transportuesin ajror ose subjektin; ose

b) kur ACC3, RA3 ose KC3 nuk ndjekin operacionet përkatëse të kargos dhe nuk reagojnë ndaj një kërkese për komente ose pengojnë vlerësimin e rrezikut për aviacionin.

2. Nëse një transportues ajror ose një subjekt nuk mban më tej statusin ACC3, RA3 ose KC3, autoritetet përkatëse duhet të ndërmarrin veprimet e duhura për të siguruar veten se ACC3, RA3 dhe KC3 e tjera nën përgjegjësinë e tyre, që operojnë në zinxhirin furnizues të transportuesi ajror ose subjekti i cili është ndërprerë, përputhet ende me kërkesat e udhëzimin e MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar, që transpozon Rregulloren (KE) nr. 300/2008.

BASHKËLIDHJA 6-A
DEKLARATË ANGAZHIMEVE – AGJENTI I RREGULLT

Në përputhje udhëzimin e MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar, për rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil dhe aktet zbatuese të saj.

Deklaroj si më poshtë:

- sipas njohurisë sime, informacionet në programin e sigurisë të kompanisë janë të vërteta dhe të sakta;

- praktikat dhe procedurat e përcaktuara në këtë program sigurie do të zbatohen dhe mirëmbahen në të gjitha vendndodhjet e mbuluara nga programi;

- ky program i sigurisë do të përshtatet dhe do të ndryshohet për të siguruar përputhshmërinë me të gjitha ndryshimet relevante të legjislacionit kombëtar në të ardhmen, përveç kur [emri i kompanisë] informon [Autoritetin e Aviacionit Civil] që nuk dëshiron të operojë më tej si agjent i rregullt;

- [emri i kompanisë] do të informojë [Autoritetin e Aviacionit Civil] me shkrim për:

a) ndryshimet e vogla në programin e sigurisë, siç janë emri i kompanisë, personi përgjegjës për sigurinë ose detajet e kontaktit, ndryshimi i personit që duhet të ketë qasje në "Bazën e të dhënave për agjentët e rregullt dhe dërgues të njohur", me kohë dhe të paktën brenda 10 ditëve pune; dhe

b) ndryshimet e mëdha të planifikuara, siç janë procedurat e reja të skanimit, ndërtimet e mëdha që mund të ndikojnë në përputhshmërinë me legjislacionin relevant kombëtar ose ndryshimin e pikës/adresës, të paktën 15 ditë punë para fillimit të zbatimit/të ndryshimit të planifikuar;

- me qëllim të sigurimit të përputhshmërisë me legjislacionin kombëtar [emri i kompanisë] do të ofrojë bashkëpunim të plotë gjatë të gjitha inspektimeve dhe akses qasje në të gjitha dokumentet, siç kërkohet nga inspektorët;

- [emri i kompanisë] do të informojë [Autoritetin e Aviacionit Civil] për të gjitha shkeljet serioze të sigurisë dhe rrethanat e dyshimta të cilat mund të jenë relevante për sigurinë e kargos/postës, në veçanti, çdo përpjekje për të fshehur sende të ndaluara në dërgesat;

- [emri i kompanisë] do të sigurojë që i gjithë stafi relevant të kenë kryer trajnimet e në përputhje me kapitullin 11 të aneksit për zbatimin e Rregullores Kombëtare, që përcakton masat e detajuara për zbatimin e standardeve të përbashkëta themelore në sigurinë e aviacionit dhe të vetëdijshëm për përgjegjësitë e tyre lidhur me sigurinë në kuadër të programit të sigurisë të kompanisë; dhe

- [emri i kompanisë] do të informojë [Autoritetin e Aviacionit Civil] nëse:

a) pushon së operuari;

b) nuk merret më me kargo/postë ajrore; ose

c) nuk mundet më të përmbushë kërkesat e legjislacionit përkatës kombëtar.

Marr përgjegjësi të plotë për këtë deklaratë.

Emri:

Pozicioni në kompani:

Data:

Nënshkrimi:

BASHKËLIDHJA 6-B
UDHËZIME PËR DËRGUES TË NJOHUR

Këto udhëzime do t'ju ndihmojnë për të vlerësuar masat tuaja aktuale të sigurisë kundrejt kriterit kërkues për dërgues të njohur të përshkruar në udhëzimin e ministrit nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar, dhe akteve zbatuese të tij. Kjo do të sigurojë arritjen e kërkesave para organizimit të një vizite zyrtare verifikimi në vendndodhje.

Është e rëndësishme për validuesin që të flasë me njerëzit e duhur gjatë vizitës verifikuese (p.sh., personin përgjegjës për sigurinë dhe personin përgjegjës për rekrutimin e personelit). Një listëkontrolli e njëjtë me atë të BE-së do të përdoret për të ruajtur vlerësimet e validuesit. Pasi të jetë plotësuar lista e kontrollit, informacioni që përmbahet në listën e kontrollit do të trajtohen si informacion i klasifikuar.

Lutem shënoni se pyetjet në listën e kontrollit të njëjtë me atë të BE-së janë në dy tipa: 1. ato te të cilat përgjigjet negative do të nënkuptojnë automatikisht se nuk jeni pranuar si dërgues të njohur; dhe 2. ato të cilat do të përdoren për të krijuar një pamje të përgjithshme për dispozitat tuaja të sigurisë për validuesin që të arrijë në një konkluzion të përgjithshëm. Zonat ku ruhet në mënyrë automatike një "dështim" përcaktohen nga kërkesat e theksuara me të zezë të vendosura më poshtë. Në qoftë se ka një "dështim" të kërkesave të përcaktuara nga tipi me të zezë, do t'ju dërgohen arsyet dhe këshillat mbi rregullimin e situatës të nevojshme për të kaluar.

Në qoftë se jeni zotërues i një certifikate të Operatorit Ekonomik të Autorizuar - AEO dhe vendndodhja për të cilën po kërkohet statusi i dërguesit të njohur është kontrolluar me sukses nga autoritetet doganore në një kohë jo më herët se 3 vjet para datës së kërkimit të statusit të dërguesit të njohur, ju kërkohet që një përfaqësues ligjor i kompanisë suaj duhet të plotësojë dhe të nënshkruajë pjesën 1, në lidhje me organizimin dhe përgjegjësitë, si dhe deklaratën e angazhimeve të "Validimi i listëkontrollit për dërguesit e njohur" përfshirë në bashkëlidhjen 6-C.

Hyrje

Kargoja duhet të ketë si origjinë kompaninë tuaj në vendndodhjen e cila do të kontrollohet. Këtu përfshihet prodhimi në vendndodhje dhe veprimet e ngarkimit dhe të paketimit, ku artikujt nuk janë identifikuar si kargo për transportim ajror derisa ato të përzgjidhen për të plotësuar porosinë. (Shih, gjithashtu, shënimin.)

Ju duhet të përcaktoni kur një dërgesë e një kargoje/poste bëhet e identifikueshme si kargo ajrore/postë për transportim ajror dhe të provoni se ju keni marrë masat përkatëse për ta mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet. Kjo përfshin hollësitë rreth prodhimit, paketimit, magazinimit dhe/ose shpërndarje.

Organizimi dhe përgjegjësitë

Ju kërkohet të jepni hollësi mbi organizatën tuaj (emri, numri i Dhomës së Tregtisë ose numri i regjistrimit të në QKB ose TVSH-në, nëse është e aplikueshme, numri i certifikatës AEO dhe data e verifikimit të fundit të kësaj vendndodhje nga autoritetet doganore, nëse është e aplikueshme), adresa e vendndodhjes e cila duhet validuar dhe adresa kryesore e organizatës (nëse është e ndryshme nga e vendndodhjes e cila duhet validuar). Data e vizitës së mëparshme të validimit dhe identifikuesi i fundit unik alfanumerik (nëse është e aplikueshme) janë të kërkuara, si dhe natyra e biznesit, numri i përafërt i punonjësve në vendndodhje, emri dhe titulli i personit përgjegjës për sigurinë e kargos ajrore/postës ajrore dhe hollësitë e kontaktit.

Procedura e rekrutimit të personelit

Ju kërkohet të jepni hollësi mbi procedurën tuaj të rekrutimit për të gjithë personelin (të përhershëm, të përkohshëm ose staf të agjencisë, shoferët) me akses në kargon e identifikueshme për transport ajror/postën për transport ajror. Procedura e rekrutimit duhet të përfshijë një kontroll parapunësimi ose kontroll të pastërtisë së figurës në përputhje me pikën 11.1 të aneksit të kësaj rregulloreje. Vizita e validimit në vendndodhje përfshin një intervistë me personin përgjegjës për rekrutimin e stafit. Ai/ajo duhet të paraqesë prova (p.sh., formularë bosh) për të provuar procedurat e kompanisë.

Procedura e trajnimit të personelit për sigurinë

Nevojitet të demonstroni se i gjithë personeli (i përhershëm, i përkohshëm ose personeli i agjencisë, shoferët) me akses në kargon e identifikueshme për transport ajror/postën e identifikueshme për transport ajror kanë marrë trajnimin e duhur për çështjet e ndërgjegjësimit të sigurisë. Ky trajnim do të kryhet në përputhje me pikën 11.2.7 të aneksit të kësaj rregulloreje. Të dhënat e trajnimit individual duhet të ruhen në dosje. Përveç kësaj, ju kërkohet të siguroni se i gjithë personeli përkatës i zbatimit të kontrolleve të sigurisë, kanë marrë trajnim ose trajnim të përsëritur në përputhje me kapitullin 11 të aneksit të kësaj rregulloreje.

Siguria fizike

Ju kërkohet të demonstroni se si vendndodhja juaj është mbrojtur (p.sh., rrethim fizik ose pengesë) dhe se procedurat përkatëse të kontrollit në hyrje janë zbatuar. Nëse është e aplikueshme, ju kërkohet të jepni hollësi mbi sistemet e mundshme të alarmit dhe/ose të sistemit me kamera me qark të mbyllur - CCTV. Është e domosdoshme që aksesi në zonën ku kargoja për transport ajror/posta për transport ajror përpunohet ose ruhet, të kontrollohet. Të gjitha dyert, dritaret dhe pika të tjera hyrje drejt kargos për transport ajror/postës për transport ajror duhet të sigurohen ose të jenë subjekt për kontrollin e aksesit.

Prodhimi (ku është i aplikueshëm)

Ju kërkohet të provoni se aksesi në zonën e prodhimit kontrollohet dhe procesi i prodhimit mbikëqyret. Nëse produkti mund të identifikohet si kargoja e destinuar për transport ajror/postë e destinuar për transport ajror gjatë zhvillimit të prodhimit, atëherë ju duhet të tregoni se janë marrë masa për të mbrojtur kargon e destinuara për transport ajror/postën e destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet në këtë fazë.

Paketimi (ku është i aplikueshëm)

Nevojitet të demonstroni se aksesi në zonën e paketimit kontrollohet dhe procesi i paketimit mbikëqyret. Nëse produkti mund të identifikohet si kargo për transport ajror/postë për transport

ajror gjatë zhvillimit të paketimit, atëherë ju duhet të tregoni se janë marrë masa për të mbrojtur kargos e destinuara për transport ajror/postën e destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet në këtë fazë.

Ju kërkohet të jepni hollësi mbi procesin tuaj të paketimit dhe të tregoni se të gjitha produktet e përfunduara kontrollohen para paketimit.

Nevojitet të përshkruani paketimin e jashtëm të përfunduar dhe të provoni se është i fortë. Gjithashtu, ju kërkohet të provoni se si paketimi i jashtëm i përfunduar është i dukshëm në rast dëmtimi, p.sh., duke përdorur vula të shumta, shiritin e sigurisë, pulla të veçanta ose kuti kartoni të ndrequra me një shirit. Nevojitet, gjithashtu, të tregoni se i mbani ato nën kushte sigurie kur ato nuk janë duke u përdorur dhe kontrolloni problemin e tyre.

Magazinimi (ku është i aplikueshëm)

Nevojitet të demonstroni se aksesi në zonën e magazinimit kontrollohet. Nëse produkti mund të identifikohet si kargo e destinuar për transport ajror/postë e destinuar për transport ajror gjatë magazinimit, atëherë ju duhet të tregoni se janë marrë masa për të mbrojtur kargon e destinuar për transport ajror/postën e destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet në këtë fazë.

Në fund, ju do të duhet të demonstroni se kargoja e destinuar për transport ajror/posta e destinuar për transport ajror është kontrolluar para shpërndarjes.

Dorëzimi (ku është i aplikueshëm)

Nevojitet të demonstroni se aksesi në zonën e shpërndarjes kontrollohet. Nëse produkti mund të identifikohet si kargo e destinuar për transport ajror/postë e destinuar për transport ajror gjatë shpërndarjes, atëherë ju duhet të tregoni se janë marrë masa për të mbrojtur kargon e destinuar për transport ajror/postën e destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet në këtë fazë.

Transportimi

Ju kërkohet të jepni hollësi në lidhje me metodën e transportimit të kargos/postës drejt agjentit të rregullt.

Nëse përdorni transportin tuaj, ju kërkohet të demonstroni se shoferët tuaj janë trajnuar sipas nivelit të kërkuar. Nëse kompania juaj përdor një kontraktues, ju duhet të siguroni, që: a) kargoja e destinuar për transport ajror/posta e destinuar për transport ajror është vulosur ose paketuar nga ju për të siguruar se çdo ndërhyrje në dërgesë do të ishte e dukshme; dhe b) deklarata e sipërmarrësit të transportit rrugor e përfshirë në bashkëlidhjen 6-E të aneksit të kësaj rregulloreje është nënshkruar nga sipërmarrësi i transportit rrugor. Nëse ju jeni përgjegjës për transportimin e kargos të destinuara për transport ajror/postën e destinuar për transport ajror, ju duhet të tregoni se mënyrat e transportit janë të sigurta ose duke përdorur vula, nëse është e aplikueshme ose me ndonjë mënyrë tjetër. Nëse përdorni vula me numër, ju kërkohet të provoni se aksesi në vula është i kontrolluar dhe numrat janë të regjistruara; nëse përdorni metoda të tjera, ju duhet të tregoni se çdo ndërhyrje në ngarkesë/postë do të ishte e dukshme dhe/ose ngarkesa dhe posta të mbahet e sigurt. Përveç kësaj, ju kërkohet të tregoni se ka masa të caktuara për verifikimin e identitetit të shoferëve të automjeteve të cilët mbledhin kargon e destinuar për transport ajror/postën e destinuar për transport ajror. Gjithashtu, do të nevojitet të tregoni e siguroni kargon/postën kur ajo largohet nga objektet. Ju kërkohet të demonstroni se kargoja e destinuar për transport ajror/posta e destinuar për transport ajror mbrohet nga ndërhyrjet e paautorizuara gjatë transportimit.

Nuk ju kërkohet të siguroni prova për trajnimin e shoferit ose një kopje të deklaratës së sipërmarrësit të transportit rrugor ku një agjent i rregullt ka bërë përgatitjet e transportit për mbledhjen e kargos së destinuar për transport ajror/postës së destinuar për transport ajror nga objektet tuaja.

Përgjegjësitë e dërguesit

Nevojitet të deklaroni se ju do të pranoni inspektime të paparalajmëruara nga inspektorë të Autoritetit të Aviacionit Civil, me qëllim monitorimin e këtyre standardeve.

Gjithashtu, nevojitet të deklaroni për të siguruar Autoritetin e Aviacionit Civil me detajet përkatëse aty për aty ose së paku brenda 10 ditë pune, nëse:

a) përgjegjësia e përgjithshme për sigurinë i përcaktohet kujtdo përveç personit në fjalë;

b) ka ndryshime të tjera në vendndodhje ose procedura, të cilat ndikojnë në mënyrë të konsiderueshme në siguri;

c) kompania juaj ndalon tregtimin, nuk merret më me kargo të destinuara për transport ajror/postë të destinuar për transport ajror ose nuk përmbush më kërkesat e legjislacionit përkatës kombëtar.

Në fund, nevojitet të deklaroni se mirëmbani standardet e sigurisë deri në vizitën e validuese të ardhshme dhe/ose inspektimin.

Ju kërkohet të pranoni përgjegjësinë e plotë për deklaratën dhe të nënshkruani dokumentin e validimit.

SHËNIM

Pajisje shpërthyese dhe zjarrvënëse

Pajisje të montuara shpërthyese dhe zjarrvënëse mund të mbarten në dërgesat e kargos, nëse kërkesat e të gjitha rregullave të sigurisë në operim *(safety)* janë përmbushur.

Dërgesat nga burime të tjera

Një dërgues i njohur mund të kalojë dërgesa të cilat nuk janë krijuar nga ai drejt një agjenti i rregullt, me kusht që:

a) ato janë ndarë nga dërgesat të cilat janë krijuar nga ai; dhe

b) origjina është e përcaktuar në mënyrë të qartë në dërgesë ose në dokumentacionin shoqërues.

Të gjitha këto dërgesa duhet të skanohen para ngarkimit të tyre në avion.

BASHKËLIDHJA 6-C
LISTËKONTROLLI I VALIDIMIT PËR DËRGUESIT E NJOHUR

Shënime plotësuese:

Ndërsa plotësoni këtë formularë, vini re se:

- Artikujt e shënjuar me (*) janë të dhëna që kërkohen dhe duhen plotësuar.
- Nëse përgjigjja për çdo pyetje në shkronja të theksuara është JO, validimi DUHET të vlerësohet si një DËSHTIM. Kjo nuk zbatohet aty ku pyetjet nuk zbatohen.
- Vlerësimi i përgjithshëm mund të vlerësohet si KALIM vetëm pasi dërguesi ka nënshkruar deklaratën e angazhimeve në faqen e fundit.
- Deklarata origjinale e angazhimeve duhet të ruhet ose të vihet në dispozicion të Autoritetit të Aviacionit Civil deri në mbarimin e afatit të validimit. Një kopje e deklaratës duhet t'i jepet, gjithashtu, dhe dërguesit.

PJESA 1
ORGANIZIMI DHE PËRGJEGJËSITË

1.1 Data e validimit (*)	
dd.mm.vvvv	
1.2 Data e validimit të mëparshëm dhe identifikuesi unik ku është e aplikueshme	

dd.mm.vvvv	
NIU	
1.3 Emri i organizatës e cila po validohet (*)	
Emri TVSH/numri i Dhomës së Tregtisë/numri i regjistrimit në QKB (nëse është e aplikueshme)	
1.4 Informacion mbi certifikatën AEOF ose AEOS, ku është e aplikueshme	
Numri i certifikatës OEA (AEO)	

1.5 Adresa e vendndodhjes që po validohet (*)	
Numri/njësia/ndërtesa	
Rruga	
Qyteti	
Kodi postar	
Shteti	
1.6 Adresa kryesore e organizatës (nëse është ndryshe nga vendndodhja, e cila po validohet, duke pasur parasysh se ndodhet në të njëjtin shtet)	
Numri/njësia/ndërtesa	
Rruga	
Qyteti	
Kodi postar	
Shteti	
1.7 Tipi i biznesit/eve - tipat e kargos që përpunohen	
1.8 Është aplikanti përgjegjës për:	
Prodhimin Paketimin Ruajtjen Dërgimin Tjetër, ju lutemi të specifikoni	
1.9 Numri i përafërt i punonjësve në vendndodhje	

1.10 Emri dhe titulli i personit përgjegjës për sigurinë e kargos të destinuara për transport ajror/postës së destinuar për transport ajror (*)	
Emri	
Titulli i pozicionit	
1.11 Numri i telefonit kontakt	
Tel. nr.	
1.12 Adresa e *email*-it (*)	
Email	

PJESA 2
KARGOJA/POSTA E DESTINUAR PËR TRANSPORT AJROR E IDENTIFIKUESHME

Qëllimi: Vendosja e një pike (ose vendi) ku kargo/posta bëhet kargo/postë e destinuar për transport ajror e identifikueshme.

2.1 Me anë të inspektimit të prodhimit, paketimit, ruajtjes, përzgjedhjes, dorëzimit dhe zonave të tjera përkatëse, konstatojmë ku dhe si një dërgesë e kargos/postës së destinuar për transport ajror bëhet e identifikueshme.

Përshkruaj:

VO: Informacion i detajuar duhet të jepet për mbrojtjen e kargos/postës së destinuar për transport ajror të identifikueshëm nga ndërhyrje të paautorizuara ose dëmtime në pjesët 5 gjer në 8.

PJESA 3
REKRUTIMI DHE TRAJNIMI I PERSONELIT

Qëllimi: Për të siguruar se i gjithë personeli (i përhershëm, i përkohshëm, staf agjencie, shoferët) me akses në kargo/postë të destinuar për transport ajror të identifikueshëm kanë qenë subjekt i një kontrolli të përshtatshëm parapunësimi dhe/kontrollin e pastërtisë së figurës dhe, gjithashtu, trajnuar në përputhje me pikën 11.2.7 të aneksit të kësaj rregulloreje. Përveç kësaj, për të siguruar se i gjithë personeli i cili zbaton kontrollet e sigurisë në lidhje me burimet janë trajnuar në përputhje me kapitullin 11 të aneksit të kësaj Rregulloreje Zbatuese.

Nëse pyetjet 3.1 dhe 3.2 janë ose jo në shkronja të theksuara (ku një përgjigje JO vlerësohet si një dështim) varet nga rregullat kombëtare të zbatueshme për shtetin ku gjendet vendndodhja. Megjithatë, të paktën një nga dy pyetjet duhet të jetë në shkronja të theksuara, përmes së cilës duhet të lejohet, gjithashtu, se në qoftë se është kryer një kontroll i pastërtisë së figurës, nuk është më i nevojshëm kontrolli parapunësimit. Personi përgjegjës për zbatimin e kontrolleve të sigurisë gjithmonë duhet të ketë kontrollin e pastërtisë së figurës.

3.1 A ka një procedurë rekrutimi për të gjithë personelin me akses në kargon/postën e destinuar për transport ajror e identifikueshme e cila përfshin një kontroll parapunësimi në përputhje me pikën 11.1.4 të aneksit kësaj Rregulloreje Zbatuese? Kjo zbatohet për stafin e rekrutuar pas 29 prill 2010.	
PO ose JO	
Nëse PO, cili lloj	

Nëse PO, përshkruaj	
3.2 A përfshin kjo procedurë rekrutimi dhe një kontroll të pastërtisë së figurës që përfshin një kontroll mbi të dhënat penale, në përputhje me pikën 11.1.3 të aneksit të kësaj Rregulloreje Zbatuese? Kjo zbatohet për stafin e rekrutuar pas 29 prill 2010.	
PO ose JO	
Nëse PO, cili lloj	
3.3 A përfshin procesi i caktimit për personin në fjalë përgjegjës për aplikimin dhe mbikëqyrjen e zbatimit të kontrolleve të sigurisë në vendndodhje një kërkesë për një kontroll të pastërtisë së figurës, duke përfshirë një kontroll mbi të dhënat penale në përputhje me pikën 11.1.3 të aneksit të kësaj Rregulloreje Zbatuese?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	

3.4 A merr trajnim mbi ndërgjegjësimin e sigurisë në përputhje me pikën 11.2.7 të aneksit të kësaj Rregulloreje Zbatuese personeli me akses në kargot/postën e destinuar për transport ajror e identifikueshme para marrjes së aksesit në këto dërgesa? A merr trajnim në përputhje me kapitullin 11 të aneksit të kësaj Rregulloreje Zbatuese personeli i cili zbaton kontrollet e sigurisë?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	
3.5 A merr trajnim rifreskues në përputhje me frekuencën e përcaktuar për këtë trajnim personeli (siç përmendet më lart)?	
PO ose JO	
3.6 Vlerësimi - A janë masat e mjaftueshme për të siguruar se i gjithë personeli me akses kargon/postën e destinuar për transport ajror e identifikueshme janë rekrutuar dhe trajnuar, siç duhet në përputhje me kapitullin 11 të aneksit të kësaj Rregulloreje Zbatuese?	
PO ose JO	
Nëse JO, specifikoni arsyet	

PJESA 4
SIGURIA FIZIKE

Qëllim: Për të përcaktuar nëse ka një nivel të sigurisë (fizike) në vendndodhje ose në godinë të mjaftueshme për të mbrojtur kargon/postën e destinuar për transport ajror e identifikueshme nga ndërhyrjet e paautorizuara.

4.1 Është vendndodhja e mbrojtur me rrethim ose pengesë fizike?	
PO ose JO	
4.2 A janë të gjitha pikat e aksesit/hyrjes të vendndodhjes subjekt të kontrollit të aksesit/hyrjes?	
PO ose JO	
4.3 Nëse PO, janë pikat e aksesit/hyrjes?	
Me personel	

Manuale	
Automatike	
Elektronike	
Tjetër, specifiko	

PJESA 5
PRODHIM

Qëllimi: Për të mbrojtur kargon/postën e identifikueshme të destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet.

Përgjigjuni këtyre pyetjeve ku produkti mund të identifikohet si kargo/postë e destinuar për transport ajror në zhvillimin e procesit të prodhimit.

5.1 Është hyrja e kontrolluar në zonën e prodhimit?	
PO ose JO PO ose JO	
Nëse 5.2 Nëse PO, si?	
5.3 Është procesi i prodhimit i mbikëqyrur?	
PO ose JO	

5.4 Nëse PO, si?	
5.5 A ekzistojnë kontrolle për të parandaluar dëmtimet në fazën e prodhimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	
5.6 Vlerësim: Janë masat e marra nga organizata të mjaftueshme për të mbrojtur kargon/postën e identifikueshme të destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet gjatë prodhimit?	
PO ose JO	
Nëse JO, specifikoni arsyet	

PJESA 6
PAKETIM

Qëllimi: Për të mbrojtur kargon/postën e identifikueshme të destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet.

Përgjigjuni këtyre pyetjeve ku produkti mund të identifikohet si kargo/postë e destinuar për transport ajror gjatë zhvillimit të procesit të paketimit.

6.1 Është procesi i paketimit i mbikëqyrur?	
PO ose JO	
6.2 Nëse PO, si?	

6.3 Ju lutem përshkruani paketimin e jashtëm të përfunduar:	
"a" Është paketimi i jashtëm i përfunduar i fortë?	
PO ose JO Përshkruaj:	
"b" Është paketimi i jashtëm i përfunduar i dukshëm në rast ndërhyrje/dëmtimi?	
PO ose JO	
Përshkruaj:	
6.4 "a" Janë vulat e numëruara, shiriti i sigurisë, pulla të veçanta ose kuti kartoni të mbyllura me shirit të përdorura për të bërë kargon/postën e destinuar për transport ajror të dukshme në rast ndërhyrje?	
PO ose JO	

PJESA 7
MAGAZINIMI

Qëllimi: Për të mbrojtur kargon/postën e identifikueshme të destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet.

Përgjigjuni këtyre pyetjeve ku produkti mund të identifikohet si kargo/postë e destinuar për transport ajror gjatë zhvillimit të procesit të magazinimit.

7.1 Është kargo/posta e destinuar për transport ajror e paketuar e përfunduar e magazinuar, e sigurt dhe e kontrolluar për ndërhyrje dëmtimet?	
PO ose JO	
7.2 Vlerësim: Janë procedurat e ruajtjes të mjaftueshme për të mbrojtur kargon/postën e identifikueshme të destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara dhe/ose dëmtimet?	
PO ose JO	
Nëse JO, specifikoni arsyet	

PJESA 8
SHPËRNDARJA

Qëllimi: Për të mbrojtur kargon/postën e identifikueshme të destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet.

Përgjigjuni këtyre pyetjeve ku produkti mund të identifikohet si kargo/postë e destinuar për transport ajror gjatë zhvillimit të procesit të shpërndarjes.

8.1 Është aksesi/hyrja e kontrolluar në zonën e shpërndarjes?

PO ose JO	
8.2 Nëse PO, si?	
8.3 Kush ka leje hyrje në zonën e shpërndarjes	
Punëmarrësit?	
PO ose JO	
Shoferët?	
PO ose JO	
Vizitorët?	
PO ose JO	
Kontraktorët?	
PO ose JO	
8.4 Vlerësim: Janë procedurat e ruajtjes të mjaftueshme për të mbrojtur kargon/postën e identifikueshme të destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara dhe/ose dëmtimet në zonën e shpërndarjes?	
PO ose JO	
Nëse JO, specifikoni arsyet	

PJESA 8A
DËRGESAT NGA BURIME TË TJERA

Qëllimi: Për të vendosur procedurat për trajtimin e dërgesave të pasigurta.

Përgjigjuni këtyre pyetjeve vetëm nëse dërgesat për transport nga ajri janë pranuar nga kompani të tjera.

8A.1 A pranon kompania dërgesa të kargos të destinuara për transport me ajër nga kompani të tjera?	
PO ose JO	
8A.2 Nëse PO, si?	

PJESA 9
TRANSPORTIMI

Qëllim: Për të mbrojtur kargon/postën e identifikueshme të destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet.

9.1 Si transportohet kargo/posta e destinuar për transport ajror drejt agjentit të rregullt?	
a) Nga, ose në emër të, agjentit të rregullt?	
PO ose JO	
b) Transporti i vetë dërguesit?	

PO ose JO	
c) Kontraktues i përdorur nga dërguesi?	
PO ose JO	
9.2 Kur një kontraktues është përdorur nga dërguesi: - Është kargo/posta e destinuar për transport ajror e vulosur ose e paketuar para transportimit për të siguruar se çdo ndërhyrje dëmtimet do të ishte e dukshme? dhe - Është deklarata e sipërmarrësit të transportit rrugor e nënshkruar nga sipërmarrësi i transportit rrugor?	
PO ose JO	
Përgjigjuni pyetjeve të mëposhtme vetëm kur 9.1 "b" ose 9.1 "c" janë të aplikueshme: 9.3 Është ndarja e ngarkesës së automjetit të transportit e siguruar mirë?	
PO ose JO	
Nëse PO, specifikoni si ...	
9.4 a) Nëse ndarja e ngarkesës së automjetit të transportit është e siguruar mirë, a janë përdorur vula të numëruara?	
PO ose JO	
b) Nëse janë përdorur vula të numëruara, është aksesi/hyrja në vula e kontrolluar dhe janë numrat në këtë çështje të regjistruar?	
PO ose JO	

Nëse PO, specifikoni si.....	
9.5 Nëse kompartmenti i kargos së automjetit të transportit nuk është i siguruar mirë, a është ngarkesa e destinuar për transport ajror/posta e destinuar për transport ajror e dukshme në rast ndërhyrje?	
PO ose JO	
9.6 Nëse PO, përshkruani provat e ndërhyrjeve të provuara.	
9.7 Nëse JO, si është mbajtur e sigurt?	
9.8 Vlerësim: Janë masat e mjaftueshme për të mbrojtur ngarkesat e destinuar për transport ajror/postën e destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara gjatë transportimit?	
PO ose JO	
Nëse JO, specifikoni arsyet	

DEKLARATA E ANGAZHIMEVE

Unë deklaroj se:

- Unë pranoj inspektimet e panjoftuara nga inspektorët e Autoritetit të Aviacionit Civil, me qëllim monitorimin e këtyre standardeve. Nëse inspektori zbulon gabime serioze në siguri, kjo mund të çojë në tërheqjen e statusit tim si dërgues i njohur.

- Unë do të sigurojë Autoritetin e Aviacionit Civil me detajet përkatëse brenda 10 ditësh pune nëse:

Përgjegjësia e përgjithshme për sigurinë i është caktuar dikujt tjetër përveç personit në fjalë në pikën 1.10;

- Ka ndonjë ndryshim tjetër në godinë ose procedura, i cili mund të ndikojë në mënyrë të konsiderueshme në siguri; dhe

- Kompania ndalon së tregtuari, nuk merret më me kargon/postën e destinuar për transport ajror ose nuk përmbush më kërkesat e legjislacionit përkatës kombëtar.

- Unë do të mirëmbaj standardet e sigurisë gjer vizitën vijuese validuese në vendndodhje dhe/ose inspektimin.

- Unë pranoj përgjegjësi të plotë për këtë deklaratë.

Nënshkruar

Pozicioni në kompani

Vlerësim (dhe njoftim)

Kalim/dështim	
Nëse vlerësimi i përgjithshëm është një dështim, listoni më poshtë hapësirat ku dërguesi dështon për të arritur standardin e kërkuar të sigurisë ose ka një dobësi specifike. Gjithashtu, kështilloni mbi rregullimet e nevojshme për të arritur standardet e kërkuara dhe në këtë mënyrë për të kaluar.	
Nënshkruar	
(Emri i validuesit)	

BASHKËLIDHJA 6-C2
LISTA E KONTROLLIT TË VALIDIMIT PËR AGJENTËT E RREGULLT TË SIGURISË SË AVIACIONIT TË BE-së PËR VENDIN E TRETË

Subjektet e vendeve të treta kanë mundësi të bëhen pjesë e zinxhirit të sigurt të furnizimit të një ACC3-je (transportues i kargos ose i postës ajrore që operojnë në Bashkimin Evropian nga një aeroport i vendit të tretë), duke kërkuar emërtimin si një agjent i rregullt i sigurisë së aviacionit të BE-së nga një vend i tretë (RA3). Një RA3 është një entitet që trajton kargon që ndodhet në një vend të tretë që është validuar dhe miratuar si i tillë në bazë të një validimi të sigurisë së aviacionit të BE-së.

Një RA3 do të sigurojë që janë zbatuar kontrollet e sigurisë përfshirë skanimin, sipas rastit, për dërgesat drejtuar për në Bashkimin Evropian dhe dërgesat janë të mbrojtura nga ndërhyrjet e paautorizuara nga koha kur janë aplikuar kontrollet e sigurisë dhe derisa dërgesat të jenë ngarkuar në një avion ose i dorëzohen në një mënyrë tjetër një ACC3-je ose një RA3-je tjetër.

Parakushtet për mbartjen e kargos ose postës ajrore për në Bashkimin Evropian ose në Islandë, Norvegji dhe Zvicër janë parashikuar në këtë Rregullore Zbatuese.

Lista e kontrollit është instrumenti që përdoret nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së për vlerësimin e nivelit të sigurisë të aplikuar në kargon ose postën ajrore në BE ose ZEE, nga ose nën përgjegjësinë e subjektit që kërkon emërtimin si RA3. Lista e kontrollit duhet të përdoret vetëm në rastet e specifikuara në pikën "b" të pikës 6.8.5.1 të shtojcës të kësaj rregulloreje. Në rastet e përcaktuara në pikën "a" të pikës 6.8.5.1 të asaj shtojce, validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së duhet të përdorë listën e kontrollit ACC3.

Një raport validimi duhet t'i dorëzohet autoritetit përkatës të caktuar dhe subjektit të validuar brenda një periudhe maksimale prej një muaji pas verifikimit në vend. Pjesë përbërëse të raportit të validimit duhet të jenë së paku:

- lista e kontrollit e plotësuar dhe nënshkruar nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së dhe sipas rastit, e komentuar nga subjekti i validuar; dhe

- deklarata e angazhimeve (bashkëlidhja 6-H2 e kësaj rregullore e nënshkruar nga subjekti i validuar); dhe

- një deklaratë pavarësie (shtojca 11-A e kësaj rregulloreje) në lidhje me subjektin e validuar, të nënshkruar nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së.

Numri i faqeve, data e validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së dhe vendosja e inicialeve në secilën faqe prej validuesit dhe subjektit të validuar do të jetë dëshmi e integritetit të raportit të validimit.

RA3-ja do të jetë në gjendje të përdorë raportin në marrëdhëniet e tij të biznesit me çdo ACC3 dhe aty ku është e aplikueshme, me çdo RA3.

Raporti i validimit duhet të jetë në gjuhën angleze.

Pjesa 5 – skanimi dhe pjesa 6 – kargoja me rrezik të lartë (HRCM) ose posta duhet të vlerësohen në përputhje me kërkesat e kapitujve 6.7 dhe 6.8 aneksit të kësaj Rregulloreje Zbatuese. Për ato pjesë që nuk mund të vlerësohen në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje, standardet bazë janë Standardet dhe Praktikat e Rekomanduara (SARPs) të aneksit 17 të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe materialin udhëzues të përfshirë në Manualin e Sigurisë ICAO të Aviacionit (Dok. 8973 – i kufizuar).

Shënime përmbyllëse:

- Të gjitha pjesët e zbatueshme dhe përkatëse të listës së kontrollit duhet të plotësohen në përputhje me modelin e biznesit dhe veprimtaritë e subjektit që vërtetohen. Kur nuk ka informacion, duhet shpjeguar pse.

Pas çdo pjese, validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së do të vlerësojë nëse dhe deri në çfarë mase janë përmbushur objektivat e kësaj pjese.

PJESA 1
IDENTIFIKIMI I SUBJEKTIT TË VALIDUAR DHE VALIDUESI

1.1 Data/t e validimit	
Përdor formatin e saktë të datës, si p.sh., prej 1.10.2012 deri 2.10.2012	
dd.mm.vvvv	
1.2 Data e validimit të mëparshëm, nëse është e aplikueshme	
dd.mm.vvvv	
Numri i regjistrimi të mëparshëm RA3, nëse është e aplikueshme	
Certifikata OEA ose statusi C-TPAT ose certifikime të tjera, nëse ka	
1.3 Informacion për validuesin e sigurisë së aviacionit	
Emri	
Kompania/organizata/autoriteti	
Identifikuesi alfanumerik unik (IAU)	
Adresa e *email*-it	
Numri i telefonit – përfshi prefikset ndërkombëtare	
1.4 Emri i subjektit	
Emri	
Numri i kompanisë (p.sh., numri identifikues i regjistrimit tregtar, nëse është e aplikueshme)	
Numri/njësia/ndërtesa	
Rruga	
Qyteti	
Kodi postar	
Shteti (nëse ka)	
Vendi	
Adresa e kutisë postare, nëse ka	
1.5 Adresa kryesore e organizatës (nëse ndryshon nga vendi ku do të validohet)	
Numri/njësia/ndërtesa	
Rruga	
Qyteti	
Kodi postar	

Shteti (nëse ka)	
Vendi	
Adresa e kutisë postare, nëse ka	
1.6 Natyra e biznesit – mund të ketë më shumë se një lloj biznesi	
a) Vetëm kargo ajrore	
b) Transport ajror dhe mënyra të tjera transporti	
c) Transportues mallrash me ambiente për kargo	
d) Transportues mallrash pa ambiente për kargo	
e) Agjent manovrimi	
f) Të tjera	
1.7 Aplikanti	
a) Merr kargo nga një tjetër agjent i rregullt i një vendi të tretë	
b) Merr kargo nga dërgues të njohur të një vendi të tretë	
c) Merr kargo nga dërgues llogarie të një vendi të tretë	
d) Merr kargo të përjashtuara e) Skanon kargo	
f) Magazinon kargo	
g) Tjetër, ju lutem specifiko	
1.8 Numri i përafërt i punonjësve në vendndodhje	
Numri	
1.9 Emri dhe titulli i personit përgjegjës për sigurinë e kargos ose postës ajrore të vendeve të treta	
Emri	
Titulli i vendit të punës	
Adresa e *email*-it	
Numri i telefonit – përfshi prefikset ndërkombëtare	

PJESA 2
ORGANIZIMI DHE PËRGJEGJËSITË E AGJENTIT TË RREGULLT PËR SIGURINË E AVIACIONIT TË BE-SË TË VENDEVE TË TRETA

Objektivi: Asnjë kargo ose postë ajrore nuk do të mbarten në BE ose ZEE pa iu nënshtruar kontrolleve të sigurisë. Kargoja dhe postat e dorëzuara nga një RA3 te një ACC3 ose në një RA3 tjetër mund të pranohen si ngarkesë ose postë e sigurt vetëm nëse kontrollet e sigurisë janë kryer nga RA3. Detajet e kontrolleve të tilla janë dhënë në pjesën e mëposhtme të kësaj liste kontrolli.

RA3 duhet të ketë procedura të caktuara për të siguruar që kontrollet e duhura të sigurisë të zbatohen në të gjitha kargot dhe posta ajrore të drejtuara për në BE ose ZEE dhe që kargoja ose posta e sigurt të mbrohen derisa të transferohen në një ACC3 ose një RA3 tjetër. Kontrollet e sigurisë duhet të bëhen në një nga mënyrat e mëposhtme:

a) skanimi fizik i cili duhet të jetë i një standardi të mjaftueshëm për të siguruar në mënyrë të arsyeshme që asnjë artikull i ndaluar të mos jetë i fshehur në dërgesë;

b) kontrolle të tjera të sigurisë, pjesë e një procesi sigurie të zinxhirit të furnizimit, që në mënyrë të arsyeshme të sigurojnë që asnjë artikull i ndaluar nuk është fshehur në dërgesë dhe të cilat janë aplikuar nga një RA3 tjetër, KC3 ose AC3 i caktuar nga RA3.

Referenca: pika 6.8.3 e aneksit të kësaj rregulloreje	
2.1 A ka subjekti një program sigurie të caktuar?	
PO ose JO	
Nëse JO shko direkt te pika 2.5	
2.2 Program i sigurisë së subjektit	
Data – përdor formatin e saktë dd.mm.vvvv	
Versioni	
A është dorëzuar dhe /ose miratuar programi i sigurisë nga autoriteti përkatës i shtetit të	

subjektit?	
Nëse PO ju lutem përshkruani procesin	
2.3 A mbulon program i sigurisë mjaftueshëm elementet e përmendura në pjesët 3 deri 9 të listës së kontrollit?	
PO ose JO	
Nëse JO, përshkruani pse duke shpjeguar arsyet	
2.4 A është programi i sigurisë përfundimtar, i fuqishëm dhe i plotë?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjegoni arsyet	
2.5 A ka krijuar subjekti një proces për të siguruar që kargoja ose posta ajrore t'u nënshtrohen kontrolleve të përshtatshme të sigurisë përpara se të transferohen në një ACC3 ose një RA3 tjetër?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procesin	
2.6 A ka subjekti një sistem menaxhimi (të tilla si: instrumente, udhëzime) për të siguruar zbatimin e kontrolleve të nevojshme të sigurisë?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani sistemin e menaxhimit dhe shpjegoni nëse është miratuar, kontrolluar ose dhënë nga autoriteti përkatës ose ndonjë subjekt tjetër.	
Nëse JO, shpjegoni se si subjekti siguron që kontrollet e sigurisë zbatohen në mënyrën e duhur.	
2.7 Përfundimet dhe komentet e përgjithshme mbi besueshmërinë, realizimin dhe qëndrueshmërinë e procesit	
Komente nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 3
PUNËSIMI DHE TRAJNIMI I PERSONELIT

Objektivi: Për të siguruar zbatimin e kontrolleve të nevojshme të sigurisë, RA3-ja do të caktojë staf përgjegjës dhe kompetent për të punuar në fushën e sigurimit të kargos ose postës ajrore. Stafi me të drejtë hyrje te kargoja ajrore e siguruar duhet të ketë të gjitha aftësitë e duhura për të kryer detyrat e tyre dhe duhet të trajnohet në mënyrë të përshtatshme.

Për të përmbushur këtë objektiv, RA3 duhet të ketë një procedurë për të garantuar që gjithë stafi (si: stafi i përhershëm, i përkohshëm, personeli i agjencisë, drejtuesit e automjeteve) me hyrje të drejtpërdrejtë dhe të pashoqëruar te kargoja ose posta ajrore mbi të cilën po aplikohen apo janë aplikuar kontrollet e sigurisë:

a) të kenë qenë subjekt kontrolleve fillestare dhe periodike të parapunësimit ose kontrolleve të pastërtisë së figurës, të cilat janë minimalisht në përputhje me kërkesat e validuara të autoriteteve lokale të RA3; dhe

b) të kenë përfunduar trajnimin fillestar dhe periodik të sigurisë për të qenë në dijeni të përgjegjësive të tyre të sigurisë në përputhje me kërkesat e validuara të autoriteteve lokale të RA3.

Shënim.

- Kontrolli i pastërtisë së figurës nënkupton kontrollin e identitetit të personit dhe përvojën e mëparshme, përfshirë këtu ndonjë histori penale, në rastet kur është e lejuar ligjërisht, si pjesë e vlerësimit të përshtatshmërisë së një individi për të zbatuar një kontroll të sigurisë dhe/ose për hyrje të pashoqëruar në një zonë sigurie të kufizuar (përkufizim i ICAO-së, shtojca 17).

- Kontrolli i parapunësimit përcakton identitetin e personit në bazë të provave dokumentuese, mbulon punësimin, arsimit dhe çdo boshllëk gjatë së paku pesë viteve të mëparshme dhe i kërkon personit të nënshkruajë një deklaratë që përshkruan çdo histori penale në të gjitha shtetet ku ka banuar gjatë së paku pesë viteve të mëparshme (përkufizimi i Bashkimit Evropian).

Referenca: pika 6.8.3.1 e aneksit të kësaj rregulloreje.

3.1 A ekziston një procedurë që siguron se i gjithë personeli që ka hyrje të drejtpërdrejtë dhe të pashoqëruar

te kargoja ose posta ajrore e siguruar u nënshtrohen kontrolleve të parapunësimit që vlerësojnë formimin dhe kompetencën?	
PO ose JO	
Nëse PO, jepni numrin e viteve të mëparshme të marra në konsideratë për kontrollin para punësimit dhe përcaktoni subjektin i cili kryen kontrollin.	
Nëse PO, jepni numrin e viteve të mëparshme të marra në konsideratë për kontrollin para punësimit dhe përcaktoni subjektin i cili kryen kontrollin.	
3.2 A përfshin procedura aspektet e mëposhtme?	
kontroll të pastërtisë së figurës kontroll të parapunësimit kontroll të të dhënave penale intervista të tjera (jepni detajet përkatëse) Shpjegoni elementet, tregoni subjektin i cili zbaton këtë element dhe, sipas rastit, jepni kohëzgjatjen e marrë parasysh.	
3.3 A ekziston një procedurë që siguron që personi përgjegjës për zbatimin dhe mbikëqyrjen e zbatimit të kontrolleve të sigurisë në vend i nënshtrohet një kontrolli parapunësimi që vlerëson formimin dhe aftësitë e tij?	
PO ose JO	
Nëse PO, jepni numrin e viteve të mëparshme të marra në konsideratë për kontrollin para punësimit dhe përcaktoni subjektin i cili kryen kontrollin.	
3.4 A përfshin procedura aspektet e mëposhtme?	
kontrolli mbi pastërtinë e figurës kontrolli parapunësimit kontrolli i të dhënave penale intervistat të tjera (jepni detajet përkatëse)	
Shpjegoni elementet, tregoni subjektin i cili zbaton këtë element, dhe sipas rastit, jepni kohëzgjatjen e marrë parasysh.	
3.5 Personeli që ka hyrje të drejtpërdrejtë dhe të pashoqëruar te kargoja ose posta ajrore e siguruar a ndjek formime profesionale mbi sigurinë, para se t'u jepet e drejta të kenë akses në kargo ose postë ajrore e siguruar?	
Nëse PO, përshkruani elementet dhe kohëzgjatjen e kurseve të trajnimit.	
3.6 Personeli që pranon, skanon ose mbron kargon ose postën ajrore a ndjek formime profesionale që janë specifike për punën e tyre?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani elementet dhe kohëzgjatjen e kurseve të trajnimit	
3.7 A trajnohen në mënyrë periodike personeli i përmendur në pikat 3.5 dhe 3.6?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjegoni elementet dhe frekuencën e trajnimit periodik.	
3.8. Përfundim: a garantojnë masat lidhur me rekrutimin dhe trajnimin e stafit, që i gjithë personeli me të drejtë hyrje te kargoja ose posta ajrore e siguruar është punësuar dhe trajnuar në mënyrën e duhur sipas një standardi të mjaftueshëm për të qenë në dijeni të përgjegjësive të tyre të sigurisë?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komente nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PROCEDURAT E PRANIMIT

Objektivi: RA3-ja mund të marrë kargo ose postë nga një RA3 tjetër, një KC3, një AC3 ose një dërgues i panjohur. RA3-ja duhet të ketë procedurat e duhura të pranimit për kargon dhe postën për të përcaktuar nëse një dërgesë vjen nga një zinxhir furnizimi i sigurt ose jo dhe cilat masa sigurie duhet të zbatohen më pas për të.

Kur pranon një dërgesë, RA3 do të përcaktojë statusin e subjektit nga e cila merr dërgesat që vërtetojnë nëse identifikuesi alfanumerik unik (IAU) i subjektit që dërgon dërgesat është shënuar në dokumentacionin shoqërues dhe konfirmon se transportuesi ajror ose subjekti që dërgon dërgesën është i listuar si aktiv në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian në lidhje me sigurinë e zinxhirit të furnizimit për aeroportin ose vendin e specifikuar, sipas rastit.

Nëse nuk ka tregues të IAU në dokumentacionin ose nëse statusi i transportuesit ose subjektit në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit nuk është aktiv, RA3 do të trajtojë dërgesat si të ardhura nga një burim i panjohur.

Për më tepër, një RA3 duhet të mbajë një bazë të dhënash që jep të paktën informacionin e mëposhtëm për secilin agjent të rregullt ose dërgues të njohur që ka qenë subjekt i validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së në përputhje me pikën 6.8.5.1, nga e cila pranon drejtpërdrejt kargon ose postën që do t'i dorëzohet një ACC3-je për transport në Bashkimin Evropian:

a) të dhënat e kompanisë, duke përfshirë adresën e biznesit në mirëbesim;

b) natyrën e biznesit, duke përjashtuar informacionin sensitiv të biznesit;

c) detajet e kontaktit, duke përfshirë ato të personit (personave) përgjegjës për sigurinë;

d) numrin e regjistrimit të kompanisë, nëse ka;

e) aty ku është e mundur, raporti i validimit;

f) identifikuesi alfanumerik unik i atribuar në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit.

Referenca: pikat 6.8.3.1, 6.8.3.5 dhe 6.8.5.4 të aneksit të kësaj Rregulloreje Zbatuese.

Shënim. Një RA3 mund të pranojë vetëm një ngarkesë nga një AC3 si ngarkesë e sigurt, nëse ky RA3 e ka caktuar vetë dërguesin si AC3, në përputhje me pikën "c" të pikës 6.8.3.1 të aneksit të kësaj rregulloreje, dhe llogaritë për ngarkesën e dorëzuar nga ky dërgues.

4.1 Kur pranon një dërgesë, a e përcakton subjekti nëse ajo vjen nga një RA3 tjetër, një KC3, një AC3 ose një dërgues i panjohur?	
PO ose JO	
Nëse PO, si?	
4.2 A e verifikon subjekti shënimin e IAU-t në dokumentacionin që shoqëron dërgesat e marra nga një tjetër ACC3, RA3 ose KC3 dhe konfirmon statusin aktiv të ACC3, RA3 ose KC3 në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian për sigurinë e zinxhirit të furnizimit?	
PO ose JO	
4.3 A ka subjekti një procedurë të caktuar për të siguruar që në rast se dokumentacioni nuk përmban IAU ose subjekti nga i cili është marrë malli nuk ka status aktiv në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian për sigurinë e zinxhirit të furnizimit, ngarkesa trajtohet si një ngarkesë që vjen nga një burim i panjohur?	
PO ose JO	
4.4 A i emëron subjekti dërguesit si AC3?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procedurën dhe masat mbrojtëse që subjekti i kërkon dërguesit	
4.5 Kur pranon një dërgesë, a përcakton subjekti nëse destinacioni i saj është një aeroport BE ose ZEE?	
PO ose JO- shpjego	
4.6 Nëse PO- a ushtron subjekti të njëjtat kontrolle sigurie për të gjitha kargot ose postat ajrore kur destinacioni është një aeroport BE ose ZEE?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procedurën	
4.7 Kur pranon një dërgesë, a përcakton subjekti nëse duhet të konsiderohet si kargo dhe postë me rrezik të	

lartë (HRCM) (shih përkufizimin në Pjesën 6), duke përfshirë këtu dërgesat që dorëzohen në mënyra të tjera transporti veç atyre ajrore?	
PO ose JO	
Nëse PO, si? Përshkruani procedurën	
4.8 Kur pranon një dërgesë të siguruar, a konfirmon subjekti i validuar nëse është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara apo manipulimet?	
PO ose JO	
Nëse Po, përshkruaj me çfarë mjeti (për shembull, duke përdorur vula, kyçe, inspektime)	
4.9 A i kërkohet personit që bën dorëzimin të paraqesë një dokument identifikimi zyrtar me foto?	
PO ose JO	
4.10 A ka një proces në vend për të identifikuar dërgesat që duhet të skanohen?	
PO ose JO	
Nëse PO, si?	
4.11 Përfundim: A janë procedurat e pranimit të mjaftueshme për të përcaktuar nëse kargoja ose posta ajrore për në një destinacion të aeroportit të BE-së ose ZEE-së vjen nga një zinxhir furnizimi i sigurt ose nëse duhet t'i nënshtrohet skanimit?	
PO ose JO Nëse JO, shpjego arsyen	
Komente nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 5
SKANIMI

Objektivi: Kur RA3-i pranon kargo dhe postë që nuk vijnë nga një zinxhir furnizimi i sigurt, RA3 duhet t'i skanojë këto dërgesa në mënyrën e duhur përpara se t'ia dorëzojë një ACC3-i si ngarkesë të sigurt. RA3 duhet të ketë procedura të caktuara në vend për të siguruar që kargoja dhe posta ajrore për në BE ose në ZEE për t'u transferuar, kaluar tranzit ose dorëzuar në një aeroport të Bashkimit Evropian, të jenë skanuar me anë të mjeteve ose metodave të referuara në legjislacionin e Bashkimit Evropian me një standard të mjaftueshëm për të siguruar në mënyrë të arsyeshme që ngarkesa nuk përmban artikuj të ndaluar.

Kur skanimi i kargos ose postës ajrore kryhet nga ose në emër të autoritetit përkatës në vendin e tretë, RA3 duhet ta deklarojë këtë fakt dhe të specifikojë mënyrën si garantohet skanimi në një nivel të duhur.

5.1 A bëhet skanimi në emër të subjektit nga një subjekt tjetër?	
PO ose JO	
Nëse PO,	
Specifikoni natyrën e këtyre subjekteve dhe jepni detaje: - kompani private skanimi; - kompani e rregulluar nga qeveria; - subjekt ose organ skanimi i qeverisë; - të tjera.	
Specifikoni natyrën e marrëveshjes ose kontratës ndërmjet subjektit të validuar dhe subjektit që zbaton skanimin në emër të tij.	
5.2 A është subjekti në gjendje të kërkojë kontrollet e duhura të sigurisë në rast se skanimi kryhet nga një prej subjekteve të mësipërme?	
PO ose JO	
Nëse JO, jepni detaje	
5.3 Me çfarë instrumentesh dhe udhëzimesh (si mbikëqyrja, monitorimi dhe kontrolli i cilësisë) garanton subjekti që kontrollet e sigurisë zbatohen në mënyrën e duhur nga ofruesit e shërbimeve të tilla?	
5.4 Çfarë metodash skanimi përdoren për kargon dhe postën ajrore?	

Specifikoni, duke përfshirë detajet e pajisjeve të përdorura për skanimin e kargos dhe postës ajrore (si: prodhuesi, lloji, versioni i programit kompjuterik, standardi, numri serial) për të gjitha metodat e përdorura.	
5.5 A përdoren pajisje apo metoda (të tilla si qentë zbulues të lëndëve eksplozive) të përfshira më së fundi në BE, në Konferencën Evropiane të Aviacionit Civil (ECAC) apo nga Administrata e Sigurisë së Transportit (TSA) të listës së SHBA-së të pajtueshmërisë?	
PO ose JO	
Nëse PO, jepni detaje	
Nëse JO, jepni detaje që specifikojnë miratimin e pajisjes dhe datën e saj, si dhe çdo tregues që ajo është në përputhje me standardet e pajisjeve të BE-së	
5.6. A përdoren pajisjet në përputhje me konceptin e përdorimit të prodhuesit (CONOPS) dhe a testohet dhe mirëmbahet rregullisht pajisja?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procesin	
5.7 Në rast se përdoren EDD-të, a i nënshtrohen procesit të trajnimit fillestar dhe të përsëritur, miratimit dhe kontrollit të cilësisë në një standard të barasvlershëm me kërkesat e BE-së ose TSA-së?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani tërë procesin dhe dokumentacionin përkatës që mbështesin vlerësimin	
5.8 Në rast përdorimi të EDD-ve, a ndjek procesi i skanimit një metodologji vendosjeje ekuivalente me standardet e BE-së ose TSA-së?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani tërë procesin dhe dokumentacionin përkatës që mbështet vlerësimin	
5.9 A merret parasysh natyra e dërgesës gjatë skanimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani se si sigurohet që metoda e përzgjedhur e skanimit përdoret në një standard të mjaftueshëm për të siguruar në mënyrë të arsyeshme që asnjë artikull i ndaluar të mos jetë fshehur në dërgesë.	
5.10 A ka një proces për zgjidhjen e alarmit të gjeneruar nga pajisjet e skanimit? Për disa pajisje, të tilla si pajisjet me rreze X, alarmi shkaktohet nga vetë operatori.	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani proceset e zgjidhjes së alarmeve për të siguruar në mënyrë të arsyeshme mungesën e artikujve të ndaluar.	
Nëse JO, përshkruani se çfarë ndodh me dërgesën	
5.11 A ka dërgesa që përjashtohen nga skanimi i sigurisë?	
PO ose JO	
5.12 A ekzistojnë përjashtime që nuk përputhen me listën e Bashkimit Evropian?	
PO ose JO	
Nëse PO, jepni detaje	
5.13 A kontrollohet hyrja në zonën e skanimit për të siguruar që vetëm personeli i autorizuar dhe i trajnuar ka mundësi hyrje në zonë?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani	
5.14 A ka një regjim kontrolli cilësie dhe/ose testimi?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani	
5.15. Përfundim: A është kargoja ose posta ajrore e kontrolluar nëpërmjet një prej mjeteve apo metodave të renditura në pikën 6.2.1 të kësaj Rregulloreje në një standard të mjaftueshëm për të siguruar në mënyrë të arsyeshme se ngarkesa nuk përmban asnjë artikull të ndaluar?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komente nga subjekti	
Komente nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 6
KARGO OSE POSTË ME RREZIK TË LARTË

Objektivi: Dërgesat që vijnë nga ose transferohen në vende të identifikuara si me rrezik të lartë nga Bashkimi Evropian ose që duket se janë dëmtuar ndjeshëm, duhet të konsiderohen si kargo dhe postë me rrezik të lartë (HRCM). Dërgesa të tilla duhet të skanohen në përputhje me udhëzimet specifike për to. RA3 duhet të ketë procedura në për të siguruar që HRCM e drejtuar për në BE ose në ZEE është e identifikuar dhe u nënshtrohet kontrolleve të përshtatshme siç përcaktohet në legjislacionin e Bashkimit Evropian.

AAC3, i cili merr nga RA3 kargon ose postën ajrore për transport, është i autorizuar të informojë RA3 për gjendjen e fundit të informacionit përkatës mbi vendet e origjinës me rrezik të lartë.

RA3 do të zbatojë të njëjtat masa, pavarësisht nëse merr kargon dhe postë me rrezik të lartë nga një transportues ajror ose nëpërmjet mënyrave të tjera të transportit.

Referenca: pika 6.7 e aneksit kësaj Rregulloreje.

Shënim. HRCM e autorizuar për transport në BE/ZEE do të marrë statusin e sigurisë "SHR", që do të thotë i sigurt për aeroplanët e pasagjerëve, të gjithë kargos dhe të gjithë postës, në përputhje me kërkesat e rrezikut të lartë.

6.1 A ka njohuri personeli përgjegjës për kryerjen e kontrolleve të sigurisë se cilat kargoja dhe posta ajrore duhet të trajtohen si kargoja dhe posta me rrezik të lartë (HRCM)?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani	
6.2 A ka përcaktuar subjekti procedura në vend për të identifikuar kargon dhe postën me rrezik të lartë?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani	
6.3 A u nënshtrohet HRCM-ja procedurave për skanimin e HRCM-ve në përputhje me legjislacionin e Bashkimit Evropian?	
PO ose JO	
Nëse JO, tregoni procedurat që zbatohen	
6.4 A lëshon subjekti, pas skanimit, një deklaratë për statusin e sigurisë për SHR në dokumentacionin që shoqëron dërgesën?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani, si dhe në çfarë dokumenti lëshohet statusi i sigurisë	
6.5 Përfundim: A është procesi i vendosur në vend nga subjekti i përshtatshëm dhe i mjaftueshëm për të garantuar se gjithë HRCM-të janë trajtuar në mënyrën e duhur para se të ngarkohet?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komente nga subjekti	
Komente nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 7
MBROJTJA E KARGOS DHE POSTËS SË SIGURUAR

Objektivi: RA3 duhet të ketë procedura të caktuara në vend për të siguruar mbrojtjen e kargos dhe/ose postës ajrore për në BE ose në ZEE, nga ndërhyrjet e paautorizuara dhe/ose ndonjë manipulim nga pika ku bëhet skanimi i sigurisë ose kontrolle të tjera të sigurisë ose nga pika e pranimit pasi të jenë zbatuar skanimi ose kontrollet e tjera të sigurisë, deri në ngarkimin ose transferimin në një ACC3 ose në një RA3 tjetër. Nëse kargoja dhe posta e siguruar më parë nuk mbrohen më pas, nuk mund të ngarkohen ose transferohen në një ACC3 ose në një RA3 tjetër si kargo ose postë e sigurt.

Mbrojtja mund të sigurohet me mjete të ndryshme, të tilla si: fizike (p.sh., pengesat, dhomat e mbyllura), njerëzore (p.sh., patrullat, stafi i trajnuar) dhe teknologjike (për shembull, CCTV, alarm ndërhyrjeje).

Kargoja ose posta ajrore e siguruar për në BE ose në ZEE duhet të veçohen nga kargoja ose posta ajrore që nuk është e siguruar.

7.1 A bëhet mbrojtja e kargos dhe postës ajrore të siguruar nga një subjekt tjetër në emër të subjektit të validuar?	
PO ose JO	
Nëse PO,	
Specifikoni natyrën e këtyre subjekteve dhe jepni të dhëna: - kompani skanimi private; - kompani e rregulluar nga qeveria; - subjekt ose organ skanimi i qeverisë; - të tjera.	
7.2 A ka kontrolle sigurie dhe mbrojtje për të parandaluar ndërhyrjet gjatë procesit të skanimit?	
PO ose JO Nëse PO, përshkruani	
Specifikoni se ç'lloj mbrojtje ka: - fizike (p.sh., rrethim, pengesa, bërja e ndërtimeve të forta), - njerëzore (p.sh., patrulla etj.), - teknologjike (p.sh., CCTV, sistem alarmi). Shpjegoni mënyrën si janë organizuar.	
7.3 A janë personat e autorizuar të vetmit të cilët mund të kenë të drejtë hyrje te kargo/posta ajrore e siguruar?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani Specifikoni si kontrollohen të gjitha pikat e hyrjes (përfshi dyer dhe dritare) për në kargon ose postën ajrore të identifikueshme dhe të siguruar	
7.4 A ka procedura në vend që garantojnë se kargoja ose posta ajrore për në BE ose në ZEE për të cilat janë zbatuar kontrollet e sigurisë, janë të mbrojtura nga ndërhyrjet e paautorizuara nga momenti që ajo është siguruar deri në momentin që ngarkohet ose transferohet në një ACC3 ose në një RA3 tjetër?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani se si është e mbrojtur (për shembull me anë të mjeteve fizike, njerëzore, teknologjike). Specifikoni, gjithashtu, nëse ndërtesa është ndërtim i fortë dhe çfarë lloj materialesh janë përdorur, nëse janë të disponueshme.	
Nëse JO, shpjego arsyen	
7.5 Përfundim: A është mbrojtja e dërgesave e mjaftueshme për të parandaluar ndërhyrjet e paligjshme?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komente nga subjekti	
Komente nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 8
DOKUMENTACIONI

Objektivi: RA3-i do të sigurojë që dokumentacioni që shoqëron një dërgesë në të cilën RA3 ka aplikuar kontrolle sigurie (siç është skanimi, mbrojtja) përmban së paku:

a) identifikuesin alfanumerik unik të marrë nga autoriteti emërtues përkatës; dhe

b) identifikuesin unik të dërgesës, si p.sh., numri *(house ose master)*, i postës ajrore, sipas rastit; dhe

c) informacion mbi përmbajtjen e dërgesës; dhe

d) statusin e sigurisë, i shënuar si më poshtë:

- "SPX", që do të thotë të sigurta për avion të pasagjerëve, i gjithë për kargo dhe i gjithë për postë; ose

- "SCO", që do të thotë i sigurt vetëm për avion i gjithë për kargo dhe i gjithë për postë; ose

8.1 A garanton subjekti përgatitjen e dokumentacionit përcjellës të duhur dhe përfshirjen e informacionit të kërkuar në pikën "d" të pikës 6.3.2.6, pikat 6.8.3.4, 6.8.3.5 dhe 6.8.3.6 të aneksit të kësaj rregulloreje	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjegoni	
8.2 A e specifikon subjekti statusin e kargos në veçanti dhe si e realizon këtë?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjegoni	
8.3 Përfundim: A është procesi i dokumentacionit i mjaftueshëm për të garantuar se kargoja ose posta pajiset me dokumentacionin e duhur shoqërues i cili specifikon statusin e saktë të sigurisë, si dhe gjithë informacionin e kërkuar?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komente nga subjekti	
Komente nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

- "SHR", që do të thotë i sigurt për avion të pasagjerëve, të të gjitha llojeve të kargos dhe të të gjitha llojeve të postës, në përputhje me kushtet për rastet e rrezikut të lartë.

Nëse statusi i sigurisë lëshohet nga RA3, subjekti duhet të tregojë arsyet për lëshimin e saj, siç janë mjetet ose metoda e përdorur për skanim ose arsyet për përjashtimin e dërgesës nga skanimi, duke përdorur standardet e miratuara në skemën e deklarimit të sigurisë së dërgesës.

Dokumentacioni që shoqëron dërgesën mund të jetë në formën e një fletëngarkese ajrore, dokumente të barasvlershme postare ose në një deklaratë të veçantë dhe mund të jetë në format elektronik ose me shkrim.

Referenca: pika "d" e pikës 6.3.2.6, pikat 6.8.3.4, 6.8.3.5 dhe 6.8.3.6 të aneksit të kësaj rregulloreje, me ndryshimet.

PJESA 9
TRANSPORTI

Objektivi: Kargoja dhe posta ajrore duhet të mbrohen nga ndërhyrjet e paautorizuara ose manipulimet që prej momentit që ajo është siguruar deri në ngarkimin e saj ose deri sa të transferohet në një ACC3 ose në një RA3 tjetër. Kjo përfshin mbrojtjen gjatë transportimit për në avion, në ACC3 ose në një RA3 tjetër. Nëse kargoja dhe posta ajrore e siguruar më parë nuk mbrohet gjatë transportimit, ajo nuk mund të ngarkohet ose transferohet në një ACC3 ose në një RA3 tjetër si ngarkesë e sigurt.

Gjatë transportimit për në një avion, një ACC3 ose një RA3 tjetër, RA3 është përgjegjës për mbrojtjen e dërgesave të sigurta. Kjo përfshin rastet kur transportimi kryhet nga një subjekt tjetër në emër të tij, si p.sh., nga një transportues mallrash. Kjo nuk përfshin rastet kur dërgesat janë transportuar nën përgjegjësinë e një ACC3 ose të një RA3 tjetër.

Referenca: pika 6.8.3 e aneksit të Rregullores Zbatuese që transpozon Rregulloren (BE) 2015/1998, me ndryshimet.

9.1 Si transportohet kargoja ose posta ajrore te një ACC3 ose një RA3 tjetër?	
a) Transporti nga vetë subjekti i validuar?	
PO ose JO	
b) Transporti nga RA3 ose ACC3 të tjera?	
PO ose JO	

c) Kontraktor i përdorur nga subjekti i validuar?	
PO ose JO	
9.2 A është paketuar në mënyrë të dukshme kargoja ose posta ajrore?	
PO ose JO	
Nëse PO, si	
9.3 A vuloset ose kyçet automjeti para transportimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, si	
9.4 Në rastet kur përdoren vula me numra, a kontrollet kush ka akses te vula dhe a regjistrohen numrat?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjegoni si	
9.5 Nëse ka, a firmos sipërmarrësi i transportit deklaratën e sipërmarrësit të transportit?	
PO ose JO 9.6 A u është nënshtruar kontrolleve specifike të sigurisë dhe trajnime për ndërgjegjësim personi që transporton ngarkesën para se të autorizohet për të transportuar kargo ose postë ajrore të siguruara ose të dyja bashkë?	
PO ose JO	
Nëse PO, ju lutem përshkruani se çfarë lloj kontrollesh sigurie (të tilla si kontrolli i parapunësimit, kontrolli i së kaluarës) dhe çfarë lloj trajnimi (siç është trajnimi për ndërgjegjësimin mbi sigurinë).	
9.7 Përfundim: A janë të mjaftueshme masat për të mbrojtur kargon ose postën ajrore nga ndërhyrja e paautorizuar gjatë transportimit?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komente nga subjekti	
Komente nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 10
PËRPUTHSHMËRIA

Objektivi: Pas vlerësimit të pjesëve 1–9 të kësaj listëkontrolli, validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së duhet të vendosë nëse verifikimi i tij në vend konfirmon zbatimin e kontrolleve të sigurisë në përputhje me objektivat e listuar në këtë listë kontrolli për kargon ose postë ajrore për në BE ose në ZEE.

Në këtë rast ka dy skenarë të ndryshëm të mundshëm. Validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së vendos që subjekti:

1. ka arritur të përmbushë objektivat e përmendur në këtë listë kontrolli. Një raport validimi duhet t'i dorëzohet autoritetit përkatës të caktuar dhe subjektit të validuar brenda një maksimumi prej një muaji pas verifikimit në vend;

2. ka dështuar në përmbushjen e objektivave të përmendur në këtë listë kontrolli. Në këtë rast, subjekti nuk autorizohet t'u dërgojë kargo ose postë ajrore të siguruara për destinacione në BE ose të ZEE një ACC3 ose një RA3-je tjetër. Subjekti do të marrë një kopje të listës së plotësuar që deklaron mangësitë.

10.1 Përfundim i përgjithshëm: Tregoni një rast që është i ngjashëm me situatën e validuar	
Komente nga subjekti	
1 ose 2	
Komente nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	
Komente nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	
Komente nga subjekti	
Emri i validuesit:	
Data:	
Firma:	

ANEKS

Listë e personave dhe subjekteve të vizituara dhe të intervistuara.
Emri i subjektit, emri dhe pozita e personit të kontaktit dhe data e vizitës ose intervistës.

Emri i subjektit	**Emri i personit të kontaktit**	**Pozicioni i personit të kontaktit**	**Data e vizitës ose intervistës**

BASHKËLIDHJA 6-C3

Shënim. Masat e parashikuara në bashkëlidhjen 6-C3 dhe pjesët e saj do të jenë të zbatueshme nga Republika e Shqipërisë si vend i tretë, dhe pas anëtarësimit në Bashkim Evropian, si shtet anëtar.

LISTA E KONTROLLIT TË VALIDIMIT PËR ACC3

Emërtimi i ACC3 (transportuesi që operon kargo ose postë ajrore për në Bashkimin Evropian nga një aeroport i një vendi të tretë) është parakusht për të transportuar kargo ose postë ajrore brenda Bashkimit Evropian (1) (BE) ose Islandë, Norvegji dhe Zvicër dhe kërkohet nga kjo rregullore.

Emërtimi i ACC3 është një parim i kërkuar për të gjitha fluturimet që transportojnë kargo ose postë për transferim, tranzit ose shkarkim në aeroportet e BE-së ose e ZEE-së (2). Autoritetet përkatëse në shtetet anëtare të Bashkimit Evropian, Islandë, Norvegji dhe Zvicër janë secili përgjegjës për emërtimin e transportuesve të veçantë ajror si ACC3. Emërtimi bazohet në programin e sigurisë të një transportuesi ajror dhe në një verifikim në vend të zbatimit të tij në përputhje me objektivat e përmendur në këtë listë kontrolli të validimit.

Lista e kontrollit është instrumenti që përdoret nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së për vlerësimin e nivelit të sigurisë të aplikuar në kargon ose postën ajrore me destinacion BE-në ose ZEE-në, nga ose nën përgjegjësinë e ACC3 ose një transportuesi ajror që aplikon për t'u emërtuar si ACC3.

Një raport validimi duhet t'i dorëzohet autoritetit përkatës emërtues dhe subjektit të aprovuar brenda një periudhe maksimale prej një muaji pas verifikimit në vend. Pjesë përbërëse të raportit të vlerësimit duhet të jenë së paku:

- lista e kontrollit e plotë e plotësuar dhe nënshkruar nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së dhe sipas rastit, e komentuar nga subjekti i validuar; dhe
- deklarata e angazhimeve (bashkëlidhja 6-H1 e kësaj rregulloreje) e nënshkruar nga subjekti I validuar; dhe
- një deklaratë pavarësie (bashkëlidhja 11-A e kësaj rregulloreje) në lidhje me subjektin e validuar, e nënshkruar nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së.

Numri i faqeve, data e validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së dhe vendosja e inicialeve në secilën faqe prej validuesit dhe subjektit të validuar do të jetë dëshmi e integritetit të raportit të validimit. Është paravendosur që raporti validimit do hartohet në anglisht.

Pjesa 3 – Programi i sigurisë i transportuesit ajror, pjesa 6 – baza e të dhënave, pjesa 7 – skanimi dhe pjesa 8 – kargoja ose posta (KPRL) me rrezik të lartë duhet të vlerësohen në përputhje me

kërkesat e kapitujve 6.7 dhe 6.8 të aneksit të kësaj rregulloreje, me ndryshimet. Për pjesët e tjera, standardet bazë janë Standardet dhe Praktikat e Rekomanduara (SARP) të aneksit 17 të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe materiali udhëzues i përfshirë në Manualin e Sigurisë ICAO të Aviacionit (dok. 8973 – i kufizuar).

Shënime përmbyllëse:

- Të gjitha pjesët e zbatueshme dhe përkatëse të listës së kontrollit duhet të plotësohen në përputhje me modelin e biznesit dhe operimet e subjektit që validohet. Kur nuk ka informacion në dispozicion, duhet shpjeguar pse.

- Pas çdo pjese, validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së do të nxjerr përfundimin nëse dhe deri në çfarë mase janë përmbushur objektivat e kësaj pjese.

PJESA 1
IDENTIFIKIMI I SUBJEKTIT TË VALIDUAR DHE VALIDUESI

1.1 Data/t e validimit	
Përdor formatin e saktë të datës, si p.sh., prej 1.10.2012 deri 2.10.2012	
dd.mm.vvvv	
1.2 Data e miratimit të mëparshëm dhe identifikuesi alfanumerik unik (IAU) i ACC3, nëse ka	
dd.mm.vvvv	
IAU	
1.3 Informacion mbi validuesin e sigurisë së aviacionit	
Emri	
Kompania/organizata/autoritetit	
IAU	
Adresa *email*	
Numri i telefonit – përfshi prefikset ndërkombëtare	
1.4 Emri i transportuesit ajror që do të validohet	
Emri	
COA (certifikata e operatorit ajror) lëshuar në (emri i shtetit që e ka lëshuar): Kodi i Shoqatës Ndërkombëtare të Transportit Ajror (IATA) ose kodi i Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) nëse nuk ka kod IATA. Shpjego se cili kod aplikohet. Shteti përgjegjës për emërtimin e transportuesit ajror si ACC3	
1.5 Detajet e vendndodhjes së aeroportit të vendit të tretë që do të validohet ose objektet e kargos ose postës të lidhur me të	
Emri	
Kodi i IATA ose ICAO i aeroportit	
Vendi	
1.6 Natyra e biznesit të transportuesit ajror – mund të ketë më shumë se një lloj biznesi	
a) transportues pasagjerësh dhe i kargos/postës; b) transportues vetëm i kargos dhe postës; c) transportues vetëm i kargos; d) transportues vetëm i postës; e) integrator (si p.sh. DHL, UPS); f) charter	
1.7 Emri dhe titulli i personit përgjegjës për sigurinë e kargos ose postës ajrore të vendit të tretë	
Emri	
Titulli i punës	
Adresa e *email*-it	
Numri i telefonit – përfshi edhe prefikset ndërkombëtare	

1.8 Adresa e zyrës qendrore të transportuesit ajror në aeroportin që po vizitohet	
Numri/njësia/ndërtesa/aeroporti	
Rruga	
Qyteti	
Kodi postar	
Shteti (nëse ka)	
Vendi	
1.9 Adresa e zyrës qendrore të transportuesit ajror, p.sh., selia e korporatës	
Numri/njësia/ndërtesa/aeroporti	
Rruga	
Qyteti	
Kodi postar	
Shteti (nëse ka)	
Vendi	

PJESA 2
ORGANIZIMI DHE PËRGJEGJËSITË E ACC3 NË AEROPORT

Objektivi: Asnjë kargo ose postë ajrore nuk do të transportohet për në BE ose ZEE pa iu nënshtruar kontrolleve të sigurisë. Detajet e këtyre kontrolleve jepen në pjesën e mëposhtme të kësaj liste kontrolli. ACC3 nuk do të pranojë kargo ose postë për transport në një avion për në BE nëse skanimi dhe kontrollet e tjera të sigurisë nuk konfirmohen dhe bëhen nga një agjent i rregullt i validuar i sigurisë së aviacionit të BE-së, dërguesi i njohur i validuar i sigurisë së aviacionit të BE-së, ose dërguesi përgjegjës i emërtuar nga ai vetë ose nga një agjent i rregullt i sigurisë së aviacionit të BE-së, ose nëse këto dërgesa nuk skanohen në përputhje me legjislacionin e Bashkimit Evropian.

ACC3 do caktojë një proces për të siguruar që kontrollet e duhura të sigurisë zbatohen ndaj të gjitha kargove dhe postës ajrore për në BE dhe në ZEE, përveç rasteve kur ato përjashtohen nga skanimi në përputhje me legjislacionin e Bashkimit Evropian dhe kur kargoja ose posta mbrohen pas kësaj deri në ngarkim në avion. Kontrollet e sigurisë duhet të konsitojnë në:

- skanimin fizik i cili duhet të jetë i një standardi të mjaftueshëm për të siguruar në mënyrë të arsyeshme që asnjë artikull i ndaluar nuk është fshehur në dërgesë; ose

- kontrolle të tjera sigurie të cilat janë pjesa e një procesi sigurie të zinxhirit të furnizimit që sigurojnë në mënyrë të arsyeshme që asnjë artikull i ndaluar nuk është fshehur në dërgesë, të zbatuar nga agjentët e rregullt të validuar të sigurisë së aviacionit të BE-së ose dërguesit e njohur ose nga dërguesi përgjegjës i emërtuar nga ai vetë ose nga një agjent i rregullt i validuar i sigurisë së aviacionit të BE-së.

2.1 A ka transportuesi ajror një proces për të siguruar që kargoja ose posta ajrore të kalojnë në kontrollet e duhura të sigurisë para se të ngarkohen në një avion për në BE ose në ZEE?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procesin	
2.2 A janë kontrollet e sigurisë që kryhen nga transportuesi ajror ose që bëhen në emër të tij nga një subjekt tjetër, të mbuluara nga programi i sigurisë për transportuesit ajror?	
Nëse PO, jepni detaje	
Nëse JO, cilat subjekte që nuk mbulohen nga programi i sigurisë së transportuesve ajrorë zbatojnë kontrollet e sigurisë për kargon ose postën ajrore të transportuar nga ky transportues ajror për në BE ose në ZEE?	

Specifikoni natyrën e këtyre subjekteve dhe jepni detaje: - Kompani skanimi private; - Kompani e rregulluar nga qeveria; - Subjekt ose organ skanimi i qeverisë; - Të tjera;	
2.3 Me çfarë instrumentesh dhe udhëzimesh (si mbikëqyrja, monitorimi dhe kontrolli i cilësisë) sigurohet që kontrollet e sigurisë janë zbatuar siç duhet nga ofruesit e mësipërm të shërbimit?	
2.4 A është transportuesi ajror në gjendje të kërkojë bërjen e kontrolleve të duhura të sigurisë në rast se skanimi është kryer nga subjekte që nuk mbulohen nga programi i sigurisë së transportuesit ajror, si p.sh., objektet e qeverisë?	
PO ose JO	
Nëse JO, jepni detaje	
2.5 Me çfarë instrumentesh dhe udhëzimesh (si mbikëqyrja, monitorimi dhe kontrolli i cilësisë) siguron transportuesi ajror që kontrollet e sigurisë janë zbatuar siç duhet nga ofruesit e shërbimit?	
2.6 A ka një program për agjentë të rregulluar ose dërgues të njohur të kargos dhe postës ajrore, në përputhje me standardet e ICAO-s në shtetin ku ndodhet aeroporti në të cilin po bëhet vizita e validimit?	
Nëse PO, përshkruani elementet e programit dhe si është realizuar	
2.7 Përfundimet dhe komentet e përgjithshme mbi besueshmërinë, realizimin dhe qëndrueshmërinë e procesit	
Komentet nga transportuesi ajror	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 3
PROGRAMI I SIGURISË I TRANSPORTUESIT AJROR

Objektivi: ACC3 do të garantojë që programi i tij i sigurisë përmban të gjitha masat e sigurisë të aviacionit të përshtatshme dhe të mjaftueshme për kargon dhe postën ajrore që do të transportohen brenda Bashkimit Evropian.

Programi i sigurisë dhe dokumentacioni shoqërues i transportuesit ajror do të jetë baza e kontrolleve të sigurisë të zbatuara në përputhje me objektivin e kësaj liste kontrolli. Transportuesi ajror mund të dëshirojë të marrë në konsideratë kalimin e dokumentacionit të tij te validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së përpara vizitës në terren për të ndihmuar në njohjen e tij me detajet e vendeve që do të vizitohen.

Shënim. Pikat e mëposhtme, të renditura në bashkëlidhjen 6-G të kësaj rregulloreje, me ndryshimet që duhet të mbulohen përkatësisht:

a) përshkrimi i masave për kargon dhe postën ajrore;
b) procedurat për pranim;
c) skema dhe kriteret e agjentit të rregullt;
d) skema dhe kriteret e dërguesit të njohur;
e) skema dhe kriteret e dërguesit përgjegjës;
f) standardi i skanimit;
g) vendndodhja e pajisjes së skanimit;
h) të dhënat e pajisjes së skanimit;
i) të dhënat e operatorit ose të ofruesit të shërbimeve;
j) lista e përjashtimeve nga skanimi i sigurisë;
k) trajtimi i kargos dhe postës me rrezik të lartë.

3.1 Programi i sigurisë i transportuesit ajror	
Data- përdorë formatin e saktë dd.mm.vvvv	
Versioni	
A është dorëzuar programi te një autoritet i duhur i BE apo ZEE në një fazë më të hershme?	
Nëse PO ishte për emërtimin e ACC3? Apo për qëllime të	

tjera?	
3.2 A mbulon programi i sigurisë mjaftueshëm elementet e listës së mësipërme?	
PO ose JO	
Nëse JO, përshkruani pse, duke dhënë detaje mbi arsyet	
3.3 A janë masat e sigurisë të aviacionit të përshkruara nga programi i sigurisë, të përshtatshme dhe të mjaftueshme për të siguruar kargon ose postën ajrore të drejtuar për në BE apo në ZEE, sipas standardeve të kërkuara?	
PO ose JO	
Nëse JO, përshkruani pse, duke dhënë detaje mbi arsyet	
3.4 Përfundim: A është programi i sigurisë përfundimtar, i fuqishëm dhe i plotë?	
PO ose JO	
Nëse JO, përshkruani arsyet	
Komentet nga transportuesi ajror	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 4
MARRJA NË PUNË DHE TRAJNIMI I STAFIT

Objektivi: ACC3 do të caktojë staf përgjegjës dhe të aftë për të punuar në fushën e sigurimit të kargos ose postës ajrore. Stafi me akses në kargon ajrore të siguruar ka të gjitha kompetencat e kërkuara për të kryer detyrat e tyre dhe janë të trajnuar në mënyrën e duhur. Me qëllim të përmbushjes së këtij objektivi, ACC3 do të ketë një procedurë për të garantuar që i gjithë stafi (si: stafi i përhershëm, i përkohshëm, personeli i agjencisë, drejtuesit e automjeteve) që kanë mundësi hyrje të drejtpërdrejtë dhe të pashoqëruar te kargoja ose posta ajrore mbi të cilën po aplikohen apo janë aplikuar kontrolle sigurie:

- u janë nënshtruar kontrolleve fillestare dhe periodike të parapunësimit ose kontrolleve të pastërtisë së figurës, të cilat janë së paku në përputhje me kërkesat e autoriteteve lokale të aeroportit të validuar; dhe

- kanë përfunduar trajnimin fillestar dhe periodik të sigurisë për të qenë në dijeni të përgjegjësive të tyre të sigurisë në përputhje me kërkesat e autoriteteve lokale të aeroportit të validuar.

Shënim.

- Kontrolli i pastërtisë së figurës nënkupton kontrollin e identitetit të personit dhe përvojën e mëparshme, përfshirë këtu në rastet kur është e lejuar ligjërisht, ndonjë histori penale, si pjesë e vlerësimit të përshtatshmërisë së një individi për të zbatuar një kontroll të sigurisë ose për hyrje të pashoqëruar në një zonë sigurie të kufizuar (përkufizim i ICAO-s aneksi 17).

- Kontrolli i parapunësimit përcakton identitetin e personit në bazë të provave dokumentuese, mbulon aspekte të punësimit, arsimit dhe çdo boshllëk gjatë së paku pesë viteve të mëparshme dhe i kërkon personit të nënshkruajë një deklaratë që përshkruan çdo histori penale në të gjitha shtetet ku ka banuar gjatë së paku pesë viteve të mëparshme (përkufizimi i Bashkimit Evropian).

4.1 A ekziston një procedurë që siguron se i gjithë personeli me hyrje të drejtpërdrejtë dhe të pashoqëruar te kargoja ose posta ajrore e siguruar i nënshtrohen kontrolleve të parapunësimit që vlerësojnë formimin dhe kompetencën?	
PO ose JO	
Nëse PO, jepni numrin e viteve të mëparshme të marra në konsideratë për kontrollin para punësimit dhe përcaktoni subjektin i cili kryen kontrollin.	
4.2 A përfshin procedura aspektet e mëposhtme? - kontrolli mbi pastërtinë e figurës - kontrolli para punësimit - kontrolli i të dhënave penale - intervistat - të tjera (jepni detajet përkatëse)	
Shpjegoni elementet, tregoni subjektin i cili e kryen këtë element, dhe sipas rastit, jepni kohëzgjatjen e marrë parasysh.	
4.3. A ekziston një procedurë që siguron që personi përgjegjës për zbatimin dhe mbikëqyrjen e zbatimit të	

kontrolleve të sigurisë në vend i nënshtrohet një kontrolli parapunësimi që vlerëson formimin dhe kompetencën?	
PO ose JO	
Nëse PO, jepni numrin e viteve të mëparshme të marra në konsideratë për kontrollin para punësimit dhe përcaktoni subjektin i cili kryen kontrollin.	
4.4 A përfshin procedura aspektet e mëposhtme? - kontroll të pastërtisë së figurës - kontroll para punësimit - kontroll të të dhënave penale - intervistat - të tjera (jepni detajet përkatëse) Shpjegoni elementet, tregoni subjektin i cili e kryer këtë element dhe, sipas rastit, jepni kohëzgjatjen e marrë parasysh.	
4.5 A ndjek trajnim mbi sigurinë personeli që ka hyrje të drejtpërdrejtë dhe të pashoqëruar te kargoja ose posta ajrore e siguruar, para se t'u jepet e drejta të hyjnë te kargoja ose posta ajrore e siguruar?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani elementet dhe kohëzgjatjen e trajnimit	
4.6 A merr trajnim specifik për punën e tyre, personeli që pranon, skanon ose mbron kargon ose postën ajrore?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani elementet dhe kohëzgjatjen e kurseve të trajnimit	
4.7 A trajnohen në mënyrë periodike personeli i përmendur në pikat 4.5 dhe 4.6?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjegoni elementet dhe frekuencën e trajnimit periodik.	
4.8 Përfundim. A garantojnë masat lidhur me rekrutimin dhe trajnimin e stafit që i gjithë personeli që ka akses në kargon ose postën ajrore të siguruar është caktuar dhe trajnuar në mënyrë të duhur sipas një standardi të mjaftueshëm për të qenë në dijeni të përgjegjësive të tyre të sigurisë?	
PO ose JO	
Nëse JO, përshkruani arsyet	
Komentet nga transportuesi ajror	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE	

PJESA 5
PROCEDURAT E PRANIMIT

Objektivi: ACC3 duhet të ketë një procedurë të përcaktuar për të vlerësuar dhe verifikuar pranimin e statusit të sigurisë të një dërgese në lidhje me kontrollet e mëparshme.

Procedura do të përfshijë elementet e mëposhtëm:

a) konfirmimi se subjekti që dërgon dërgesën është i listuar si aktiv në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit për aeroportin ose vendndodhjen e specifikuar;

b) verifikimin se identifikuesi alfanumerik unik i të dhënave të Bashkimit Evropian për subjektin që dërgon dërgesën është specifikuar në dokumentacionin shoqërues;

c) në rast të dërgesave të marra nga dërguesi përgjegjës, verifikimi që subjekti është i shënuar në bazën e të dhënave të transportuesit ajror. Nëse nuk ka specifikime në dokumentacionin shoqërues të identifikuesit, ose nëse transportuesi ajror ose subjekti që dërgon dërgesat nuk është regjistruar si aktiv në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian për sigurinë e zinxhirit të furnizimit, ose në rastin e dërguesve përgjegjës subjekti nuk është në bazën e të dhënave të transportuesit ajror, do të konsiderohet se nuk është zbatuar asnjë kontroll i sigurisë më parë dhe dërgesat duhet të skanohen nga ACC3 ose nga një RA3 tjetër i validuar i sigurisë së aviacionit të BE-së përpara se të ngarkohet në avion;

d) verifikimin nëse dërgesa është dorëzuar nga një person i emëruar nga agjenti i rregullt i validuar i sigurisë së aviacionit të BE-së ose dërguesi i njohur siç është shënuar në bazën e të

dhënave të tij ose një dërgues përgjegjës të një agjenti të tillë të rregullt ose të emërtuar nga vetë transportuesi ajror;

e) personi i emëruar do të korrespondojë me personin që ka për detyrë të dorëzojë kargon ose postën ajrore te transportuesi ajror. Personi i cili e dërgon dërgesën te transportuesi ajror do të paraqesë një letërnjoftim, pasaportë, patentë drejtimi automjeti ose dokument tjetër, i cili përmban fotografinë e tij /të saj dhe që është lëshuar ose është njohur nga autoriteti kombëtar;

f) sipas rastit, verifikimi i dërgimit të dërgesës me të gjitha informacionet e kërkuara të sigurisë (faturat e postës ajrore dhe informacioni i statusit të sigurisë, në letër ose me mjete elektronike, përshkrimi i dërgesës dhe identifikuesi unik i saj, arsyet për lëshimin e statusit të sigurisë, mënyrat ose metodat e kontrollit ose arsyet për përjashtimin nga kontrolli) që korrespondon me kargon dhe dërgesat postare që dorëzohen;

g) verifikimin nëse dërgesa nuk ka asnjë shenjë manipulimi (nuk është prekur); dhe

h) verifikimin nëse dërgesa duhet të trajtohet si kargo dhe postë me rrezik të lartë (HRCM).

5.1 Kur pranon një dërgesë në mënyrë të drejtpërdrejtë, a përcakton transportuesi ajror nëse ngarkesa vjen nga një agjent i rregullt, një dërgues i njohur ose një dërgues përgjegjës i njohur sipas legjislacionit të kargos ajrore të Bashkimit Evropian dhe i listuar në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit dhe në bazën e të dhënave të mbajtur nga transportuesi ajror?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procedurën	
5.2 A verifikon transportuesi ajror treguesin e UAI-t në dokumentacionin që shoqëron dërgesat e marra nga një tjetër ACC3, RA3 ose KC3 dhe konfirmon statusin aktiv të ACC3, RA3 ose KC3 në bazën e të dhënave për sigurinë e zinxhirit të furnizimit?	
PO ose JO	
5.3 A ka subjekti një procedurë për të garantuar që në rast se dokumentacioni nuk përmban IAU ose subjekti nga i cili është marrë malli nuk ka status aktiv në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian në sigurinë e zinxhirit të furnizimit, dërgesa do trajtohet si një ngarkesë që vjen nga një burim i panjohur?	
PO ose JO	
5.4 A emërton transportuesi ajror dërgues si AC3?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procedurën dhe mbrojtjet që transportuesi ajror kërkon nga dërguesi.	
5.5 Kur pranon një dërgesë në mënyrë të drejtpërdrejtë, a përcakton transportuesi ajror nëse destinacioni i saj është një aeroport i BE-së apo i ZEE-së?	
PO ose JO – shpjegoni	
5.6 Nëse PO – a dorëzon transportuesi ajror të gjitha kargot ose postën në të njëjtat kontrolle sigurie kur destinacioni është një aeroport i BE-së ose i ZEE-së?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procedurën	
5.7 Kur pranon një dërgesë në mënyrë të drejtpërdrejtë, a përcakton transportuesi ajror nëse kargoja ose posta duhet të konsiderohet me rrezikshmëri të lartë (HRCM), përfshi dërgesat e bëra me mënyra të tjera transporti përveç atyre ajrore?	
PO ose JO	
Nëse PO, si? Përshkruani procedurën	
5.8 Kur pranon një dërgesë të siguruar, a përcakton transportuesi ajror nëse ajo është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara dhe/ose gërvishtjet, çarjet?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani si (p.sh., vula, kyçe)	
5.9 Nëse transportuesi ajror pranon tranzitim të kargos ose postës ajrore në këtë vendndodhje (kargo ose postë që niset me të njëjtin aeroplan me të cilin arriti) a vendos transportuesi ajror nëse nevojiten ose jo kontrolle të mëtejshme sigurie, në bazë të të dhënave që ka?	
PO ose JO	
Nëse PO, si vendoset?	
Nëse JO, çfarë kontrollesh zbatohen për të siguruar sigurinë për kargon dhe postën për BE ose ZEE?	
5.10 Nëse transportuesi ajror pranon transferim të kargos ose postës ajrore në këtë vendndodhje (kargo ose postë	

që niset me jo me të njëjtin aeroplan me të cilin arriti) a vendos transportuesi ajror nëse nevojiten ose jo kontrolle të mëtejshme sigurie, në bazë të të dhënave që ka?	
PO ose JO	
Nëse PO, si vendoset?	
Nëse JO, çfarë kontrollesh zbatohen për të siguruar sigurinë për kargon dhe postën për BE ose ZEE?	
5.11 A i kërkohet të paraqesë një mjet identifikimi zyrtar me fotografi personit që dorëzon kargon ajrore të siguruar te transportuesi ajror?	
PO ose JO	
5.12 Përfundim: A janë të mjaftueshme procedurat e pranimit për të përcaktuar nëse kargoja ose posta ajrore vijnë nga një zinxhir furnizimi i siguruar apo është e nevojshme që të skanohen?	
PO ose JO	
Nëse JO, përshkruani arsyet	
Komentet nga transportuesi ajror	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE	

PJESA 6
BAZA E TË DHËNAVE

Objektivi: Kur ACC3 nuk është i detyruar të aplikojë skanimin 100% të kargos ose postës ajrore që do hyjë në BE/ZEE, ACC3 do të sigurohet që kargoja ose posta vjen nga një subjekt i validuar i sigurisë së aviacionit të BE-së, e caktuar nga autoriteti përkatës i një Shteti Anëtar të BE-së si agjent i rregullt i një vendi të tretë (RA3) ose nga një dërgues i njohur i vendit të tretë (KC3), ose nga dërguesi përgjegjës (AC3) i emërtuar vetë ose nga një agjent i rregullt i një vendi të tretë.

Për monitorimin e gjurmës audituese të sigurisë, ACC3-i do të verifikojë statusin aktiv të RA3 dhe KC3 në bazën e të dhënave të sigurisë së zinxhirit të furnizimit të Bashkimit Evropian dhe të mirëmbajë një bazë të dhënash që jep informacionin e mëposhtëm për secilin subjekt ose person nga i cili pranon drejtpërdrejt kargo ose postë:

- statusi i subjektit të përfshirë (agjenti i rregullt ose dërguesi i njohur),
- të dhënat e kompanisë, duke përfshirë adresën e biznesit në mirëbesim,
- natyrën e biznesit, duke përjashtuar informacionin e ndjeshëm ndaj biznesit
- detajet e kontaktit, duke përfshirë ato të personit (personave) përgjegjës për sigurinë,
- identifikuesin alfanumerik unik dhënë në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit, ose numrin e regjistrimit të kompanisë në rast se subjekti është AC3.

Kur merr kargo ose postë ajrore nga një RA3 ose KC3, ACC3 do të kontrollojë në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian nëse subjekti është i listuar si aktiv dhe për AC3 në bazën e të dhënave të transportuesit ajror. Nëse statusi i RA3 ose KC3 nuk është aktiv ose AC3 nuk është përfshirë në bazën e të dhënave, kargoja ose posta ajrore e dorëzuar nga një subjekt i tillë duhet të skanohet para se të ngarkohet për transport.

6.1 Kur pranon një dërgesë në mënyrë të drejtpërdrejtë, a përcakton transportuesi ajror nëse ajo vjen nga një agjent i rregullt, një dërgues i njohur ose një dërgues përgjegjës i njohur sipas legjislacionit të kargos ajrore të Bashkimit Evropian dhe nëse është i listuar në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit dhe në bazën e të dhënave të mbajtur nga transportuesi ajror?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procedurën	
6.2 A mban transportuesi ajror një bazë të dhënash duke përfshirë, sipas rastit, të dhënat e përmendura më sipër, për: - subjektet e emëruara si agjent i rregullt i vendit të tretë (RA3), - subjektet e emëruara si dërgues të njohur të vendit të tretë (KC3), - subjektet e emëruara si dërgues përgjegjës nga një RA3 ose nga transportuesi ajror (AC3)?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani bazën e të dhënave	

Nëse JO, shpjegoni pse	
6.3 A ka personeli që pranon kargo dhe postë ajrore lehtësisht mundësi hyrje në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian për sigurinë e zinxhirit të furnizimit dhe bazën e të dhënave të transportuesit ajror?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procesin	
6.4 A përditësohet baza e të dhënave në mënyrë të rregullt për të siguruar të dhëna të besueshme për stafin që pranon kargon dhe postën ajrore?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjegoni	
6.5 Përfundim. A mban një transportues ajror një bazë të dhënash që siguron transparencë të plotë në lidhje me subjektet nga të cilat ai merr në mënyrë të drejtpërdrejtë kargon apo postën (e skanuar ose të kontrolluar nga pikëpamja e sigurisë) për transport në Bashkimin Evropian apo ZEE?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komentet nga transportuesi ajror	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 7
SKANIMI

Objektivi: Kur ACC3 pranon kargon dhe postën nga një subjekt i cili nuk është një subjekt i validuar e sigurisë së aviacionit të BE-së ose kargo e marrë nuk është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara nga momenti kur u zbatuan kontrollet e sigurisë, ACC3 do të sigurohet që kargoja ose posta ajrore të skanohet para se të ngarkohet në një avion. AAC3 do të ketë një proces për të siguruar që kargoja dhe posta ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE, e cila do transferohet, kalojë tranzit ose do shkarkohet në një aeroport të Bashkimit Evropian, të skanohet me anë të mjeteve ose metodave të referuara në legjislacionin e Bashkimit Evropian në një standard të mjaftueshëm për të siguruar që ajo (kargo ose postë) nuk përmban artikuj të ndaluar.

Kur ACC3 nuk e skanon vetë kargon ose postën ajrore, ajo do të sigurojë që skanimi të bëhet në mënyrën e duhur sipas kërkesave të Bashkimit Evropian. Procedurat e skanimit duhet të përfshijnë, sipas rastit, trajtimin e kargos dhe të postës që transferohet dhe tranzitohet.

Kur skanimi i kargos ose postës ajrore kryhet nga ose në emër të autoritetit përkatës në vendin e tretë, ACC3 që merr një kargo ose postë të tillë ajrore nga subjekti, duhet ta deklarojë këtë fakt në programin e tij të sigurisë dhe të specifikojë mënyrën sesi skanimi i duhur sigurohet.

7.1 Skanimi që kryhet nga transportuesi ajror ose në emër të tij nga një subjekt a është i mbuluar nga programi i sigurisë i transportuesit ajror?	
Nëse PO, jepni detaje.	
Nëse është e aplikueshme, jepni të dhënat e subjektit ose subjekteve të mbuluara nga programi i sigurisë të transportuesit ajror: - emri - adresa specifike e vendndodhjes - prania e statusit të OEA, nëse ka	
Nëse JO, cilat subjekte që nuk mbulohen nga programi i sigurisë së transportuesit ajror bëjnë skanime të kargos ose postës ajrore që transportohet nga ky transportues ajror brenda në BE ose në dZEE?	
Specifikoni natyrën e këtyre subjekteve dhe jepni detaje - kompani private - kompani e rregulluar nga qeveria - subjekt ose organ skanimi i qeverisë - të tjera	
7.2 A është subjekti në gjendje të kërkojë kontrollet e duhura të sigurisë në rast se skanimi bëhet nga një prej subjekteve të mësipërme?	

PO ose JO	
Nëse JO, jepni detaje	
7.3 Me çfarë instrumentesh dhe udhëzimesh (për shembull, mbikëqyrja, monitorimi dhe kontrolli i cilësisë) siguron subjekti që kontrollet e sigurisë zbatohen në mënyrën e duhur nga ofruesit e shërbimeve të tilla?	
7.4 Çfarë metodash skanimi përdoren për kargon dhe postën ajrore?	
Specifikoni, duke përfshirë detajet e pajisjeve të përdorura për skanimin e kargos dhe postës ajrore (si prodhuesi, tipi, versioni i softuerit, standardi, numri serial) për të gjitha metodat e përdorura	
7.5 A përdoren pajisjet apo metodat (për shembull, qentë zbulues të lëndëve eksplozive) të përfshirë në Konferencën më të fundit të BE-së, Konferencën Evropiane të Aviacionit Civil (ECAC) ose të listës së pajtueshmërisë së SHBA-së të Administratës së Sigurisë së Transportit (TSA)?	
PO ose JO	
Nëse PO, jepni detaje	
Nëse JO, jepni detajet duke specifikuar miratimin e pajisjes dhe datën e miratimit, si dhe çdo tregues që tregon se pajisja përputhet me standardet e pajisjeve të BE-së	
7.6. A përdoren pajisjet në përputhje me konceptin e operimeve të prodhuesit (CONOPS) dhe a testohet rregullisht dhe mirëmbahet pajisja?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procesin	
7.7 Në rast se përdoren EDD të, a i nënshtrohen ata procesit të trajnimit fillestar dhe të përsëritur, miratimit dhe kontrollit të cilësisë në një standard të barasvlershëm me kërkesat e BE-së ose TSA-së?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani gjithë procesin dhe dokumentacionin përkatës që mbështet vlerësimin	
7.8 Në rast se përdoren EDD-të, a bëhet procesi i skanimit sipas një metodologjie vendosjeje ekuivalente me standardet e BE-së ose TSA-së?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj gjithë procesin, si edhe dokumentacionin përkatës që mbështet vlerësimin e bërë	
7.9 A merret parasysh natyra e dërgesës gjatë skanimit?	
PO ose JO Nëse PO, përshkruani se si sigurohet që metoda e përzgjedhur e skanimit përdoret në një standard të mjaftueshëm për të siguruar në mënyrë të arsyeshme që në dërgesë nuk ka artikuj të ndaluar	
7.10 A ka një proces për të zgjidhur çështjen e alarmit të gjeneruar nga pajisjet e skanimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani proceset e zgjidhjes së alarmeve që siguron në mënyrë të arsyeshme mungesën e artikujve të ndaluar.	
Nëse JO, përshkruani se çfarë ndodh me dërgesën	
7.11 A përjashtohet ndonjë nga dërgesat nga skanimi i sigurisë?	
PO ose JO	
7.12 A ka ndonjë përjashtim që nuk përputhet me listën e Bashkimit Evropian?	
PO ose JO	
Nëse PO, jepni detaje	
7.13 A kontrollohet hyrja për në zonën e skanimit për të siguruar që vetëm personeli i autorizuar dhe i trajnuar lejohet të hyjë?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	
7.14 A është vendosur ndonjë kontroll cilësie ose regjim testimi?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	
7.15 Përfundim. A skanohet kargoja ose posta ajrore me një nga mjetet apo metodat e renditura në pikën 6.2.1 të kësaj Rregulloreje në një standard të mjaftueshëm për të siguruar në mënyrë të arsyeshme se nuk përmban asnjë artikull të ndaluar?	

PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komentet nga transportuesi ajror	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 8
KARGOJA OSE POSTA ME RREZIK TË LARTË

Objektivi: Dërgesat që vijnë nga ose transferohen në vende të identifikuara nga BE-ja si vende me rrezik të lartë ose që duket se kanë qenë të manipuluara në mënyrë të konsiderueshme, duhet të konsiderohen si kargoja dhe posta me rrezik të lartë (HRCM). Dërgesa të tilla duhet të skanohen në përputhje me udhëzimet specifike. Origjina e rrezikut të lartë dhe udhëzimet e skanimit jepen nga autoriteti përkatës i BE/ZEE që ka caktuar ACC3. AAC3 duhet të ketë një procedurë për të siguruar që HRCM-ja që do futet në BE ose në ZEE është e identifikuar dhe i është nënshtruar kontrolleve të përshtatshme siç përcaktohen në legjislacionin e Bashkimit Evropian.

ACC3 do të mbetet në kontakt me autoritetin përkatës përgjegjës për aeroportet në BE /ZEE ku ai transporton kargo, në mënyrë që të ketë informacionin më të fundit mbi origjinat (nisjet, dërgimet) me rrezik të lartë.

ACC3 do të zbatojë të njëjtat masa, pavarësisht nëse merr kargo dhe postë me rrezik të lartë nga një transportues tjetër ajror ose nëpërmjet mënyrave të tjera të transportit.

Shënim. HRCM-ja e autorizuar për t'u transportuar në BE ose në ZEE do të pajiset me statusin e sigurisë "SHR", që do të thotë e sigurt për avionët e pasagjerëve, të gjitha llojeve e kargos dhe të postës, në përputhje me kërkesat e rrezikut të lartë.

8.1 A ka njohuri stafi i transportuesit ajror i cili është përgjegjës për kryerjen e kontrolleve të sigurisë, se cilat kargoja dhe posta ajrore duhet të trajtohen si kargoja dhe posta me rrezik të lartë (HRCM)?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	
8.2 A ka transportuesi ajror procedura për të identifikuar HRCM?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	
8.3 A i nënshtrohet HRCM-ja procedurave për skanimin e HRCM-së sipas legjislacionit të BE-së?	
PO ose JO	
Nëse JO, tregoni procedurën që zbatohet	
8.4 Pas skanimit, a lëshon transportuesi ajror një deklaratë të statusit të sigurisë për SHR në dokumentacionin që shoqëron dërgesën?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani se si lëshohet statusi i sigurisë dhe në cilin dokument	
8.5 Përfundim: A është procesi i vendosur nga transportuesi ajror i duhur dhe i mjaftueshëm për të siguruar që të gjitha HRCM-të janë trajtuar siç duhet përpara se të ngarkohen?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komentet nga transportuesi ajror	

PJESA 9
MBROJTJA

Objektivi: ACC3 do të ketë procese në vend për të siguruar që kargoja ose posta ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE të mbrohet nga ndërhyrjet e paautorizuar që nga pika ku janë zbatuar skanimi i sigurisë ose kontrolle të tjera të sigurisë ose që nga pika e pranimit pas skanimit ose ku janë bërë kontrollet e sigurisë, deri kur të ngarkohet për transport.

Mbrojtja mund të sigurohet me mjete të ndryshme, të tilla si: fizike (p.sh., pengesat, dhomat e mbyllura), njerëzore (p.sh., patrullat, stafi i trajnuar) dhe teknologjike (për shembull CCTV, alarm ndërhyrjeje).

Kargoja ose posta ajrore e drejtuar për BE ose ZEE duhet të veçohen nga kargoja ose posta ajrore që nuk është siguruar.

Referenca: pika 6.8.3 e aneksit kësaj Rregulloreje Zbatuese.

9.1 A bëhet mbrojtja e kargos dhe postës ajrore të siguruar nga transportuesi ajror ose në emër të tij nga një subjekt i mbuluar prej programit të sigurisë të transportuesit ajror?	
Nëse PO, jepni detaje	
Nëse JO, cilat subjekte të cilat nuk mbulohen nga programi i sigurisë së transportuesve zbatojnë masa mbrojtjeje për kargon ose postë ajrore të siguruar që transportohet nga ky që transportohet nga ky transportues ajror për në BE ose në ZEE?	
Specifikoni natyrën e këtyre subjekteve dhe - jepni detaje: kompani private skanimi; - kompani e rregulluar nga qeveria; - subjekt ose organ skanimi i qeverisë; - të tjera	
9.2 A ka kontrolle sigurie dhe mbrojtje për të parandaluar ndërhyrjet gjatë procesit të skanimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	
9.3 A ka procese në vend për të siguruar që kargoja ose posta ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE, të cilat u janë nënshtruar kontrolleve të sigurisë, janë të mbrojtura nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga momenti që është siguruar deri sa të ngarkohet?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani se si mbrohen	
Nëse JO, shpjego arsyen	
9.4 Përfundime: A është mbrojtja e dërgesave mjaftueshëm e fortë për të parandaluar ndërhyrjet e paligjshme?	
PO ose JO	
Nëse JO shpjego arsyen	
Komentet nga transportuesi ajror	

PJESA 10
DOKUMENTACION SHOQËRUES

Objektivi: ACC3 duhet të sigurojë që dokumentacioni që shoqëron një dërgesë në të cilën ACC3 ka aplikuar kontrolle sigurie (për shembull, skanimi, mbrojtja) përmban të paktën:

a) identifikuesin alfanumerik unik marrë nga autoriteti përkatës i caktuar; dhe

b) identifikuesin unik i dërgesës, si p.sh., numri i postës ajrore kur është e aplikueshme; dhe

c) informacion mbi përmbajtjen e dërgesës; dhe

d) statusin e sigurisë, i shënuar si më poshtë:

- "SPX", që do të thotë të sigurta për avionët e pasagjerëve, të gjitha llojeve të kargos dhe të gjitha llojeve të postës; ose

- "SCO", që do të thotë i sigurt vetëm për avionët që përdoren për transportin e të gjitha llojeve të kargos dhe të gjitha llojeve të postave; ose

- "SHR", që do të thotë i sigurt për avionët e pasagjerëve, të gjitha llojeve të kargos dhe të gjitha llojeve të postës, në përputhje me kërkesat për rastet e rrezikut të lartë.

Në mungesë të agjentit të rregullt të një vendi të tretë, deklarata e statusit të sigurisë mund të lëshohet nga ACC3 ose nga transportuesi ajror që vjen nga një vend i tretë i përjashtuar nga regjimi ACC3.

Nëse statusi i sigurisë lëshohet nga ACC3, transportuesi ajror duhet si shtesë të tregojë arsyet për lëshimin e saj, siç janë mjetet ose mënyra e skanimit të përdorur ose arsyet për përjashtimin e dërgesës nga skanimi, duke përdorur standardet e miratuara në skemën e deklarimit të sigurisë së dërgesës.

Në rast se statusi i sigurisë dhe dokumentacioni përcjellës janë krijuar nga një RA3 në burim ose nga një ACC3 tjetër, ACC3 do të verifikojë, gjatë procesit të pranimit, nëse informacioni i mësipërm është i përfshirë në dokumentacionin shoqërues.

Dokumentacioni që shoqëron dërgesën mund të jetë në formën e një fature poste ajrore, dokumente të barasvlershme postare ose në një deklaratë të veçantë, si në format elektronik ashtu edhe me shkrim.

10.1 A siguron transportuesi ajror ekzistencën e një dokumentacioni përcjellës të përshtatshëm, si dhe të përfshijë informacionin e kërkuar në pikën "d" të pikës 6.3.2.6, pikat 6.8.3.4, 6.8.3.5 dhe 6.8.3.6 të aneksit të kësaj rregulloreje zbatuese?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani përmbajtjen e dokumentacionit	
Nëse JO, shpjegoni pse dhe si trajtohet kargos ose posta si e "sigurt" nga transportuesi ajror nëse ngarkohet në një avion	
10.2 A përmban dokumentacioni identifikuesin alfanumerik unik të transportuesit ajror ACC3?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjegoni pse	
10.3 A specifikohet në dokumentacion statusi i sigurisë së kargos dhe si është marrë ai status?	
PO ose JO	
Përshkruani se si shpjegohet statusi i sipër përmendur	
10.4 Përfundim: A është procesi i dokumentacionit i mjaftueshëm për të siguruar që kargoja ose posta ka dokumentacionin shoqërues të duhur, i cili specifikon statusin e saktë të sigurisë, si dhe gjithë informacionin e kërkuar?	
PO ose JO	
Nëse JO shpjego arsyen	
Komentet nga transportuesi ajror	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 11
PËRPUTHSHMËRIA

Objektivi: Pas vlerësimit të dhjetë pjesëve të mëparshme të kësaj liste kontrolli, validues i sigurisë së aviacionit të BE-së duhet të vendosë nëse verifikimi që ka bërë në vend korrespondon me përmbajtjen e pjesës së programit të sigurimit të transportuesit ajror që përshkruan masat për kargon ose postën ajrore ajrore për në BE ose në ZEE dhe nëse kontrollet e sigurisë zbatojnë mjaftueshëm objektivat e listuar në këtë listë kontrolli.

Konkluzionet mund të përmbajnë një nga katër rastet e mundshme kryesore në vijim:

1. Programi i sigurisë i transportuesit ajror është në përputhje me bashkëlidhjen 6-G të kësaj Rregulloreje Zbatuese dhe verifikimi në vend konfirmon përputhjen me objektivin e listës kontrolluese; ose

2. Programi i sigurisë së transportuesit ajror është në përputhje me bashkëlidhjen 6-G të kësaj Rregulloreje Zbatuese, por verifikimi në terren nuk konfirmon pajtueshmërinë me objektivin e listës kontrolluese; ose

3. Programi i sigurisë së transportuesit ajror nuk është në përputhje me bashkëlidhjen 6-G të kësaj Rregulloreje Zbatuese, por verifikimi në terren konfirmon përputhjen me objektivin e listës kontrolluese; ose

4. Programi i sigurisë së transportuesit ajror nuk është në përputhje me bashkëlidhjen 6-G të kësaj Rregulloreje Zbatuese dhe verifikimi në terren nuk konfirmon pajtueshmërinë me objektivin e listës së kontrollit.

11.1 Përfundim i përgjithshëm: tregoni rast të ngjashëm me situatën e validuar 1, 2, 3 ose 4	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	
Komentet nga transportuesi ajror	
Emri i validuesit:	
Data:	
Firma:	

ANEKS

LISTA E PERSONAVE DHE SUBJEKTEVE TË VIZITUARA DHE TË INTERVISTUARA

Jepni emrin e subjektit, emrin dhe pozitën e personit të kontaktit dhe datën e vizitës ose intervistës

Emri i subjektit	**Emri i personit të kontaktit**	**Pozicioni i personit të kontaktit**	**Data e vizitës ose intervistës**

BASHKËLIDHJA 6-C4

- Masat e parashikuara në shtojcën 6-C4 dhe pjesët e saj do të jenë të zbatueshme nga Republika e Shqipërisë si vend i tretë, dhe pas anëtarësimit në Bashkim Evropian, si shtet anëtar.

VALIDIMI I LISTËS SË KONTROLLIT TË DËRGUESIT TË NJOHUR TË SIGURISË SË AVIACIONIT TË BE-së PËR VENDIN E TRETË

Subjektet e vendeve të treta kanë mundësi të bëhen pjesë e një zinxhiri furnizimi të sigurt të ACC3 (transportues kargo ose poste ajrore që operojnë në Bashkimin Evropian nga një aeroport i vendit të tretë), duke kërkuar emërtimin si një dërgues i njohur (KC3) i validuar i njohur i sigurisë së aviacionit të BE-së për një vend të tretë. Një KC3 është një subjekt që trajton kargon dhe që ndodhet në një vend të tretë që është validuar dhe miratuar si i tillë në bazë të një validimi të sigurisë së aviacionit të BE-së.

Një (KC3) duhet të sigurojë zbatimin e kontrolleve të sigurisë për dërgesat që drejtohen për në Bashkimin Evropian dhe që dërgesat të jenë mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara nga koha kur janë zbatuar kontrollet e sigurisë dhe derisa të transferohen në një ACC3 ose te një agjent i rregullt i validuar i sigurisë së aviacionit të BE-së për një vend të tretë (RA3).

Parakushtet për bartjen e kargos ose postës ajrore në Bashkimin Evropian (BE) ose Islandë, Norvegji dhe Zvicër kërkohen nga kjo Rregullore.

Lista e kontrollit është instrumenti që përdoret nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së për vlerësimin e nivelit të sigurisë që zbatohet në kargon ose postë ajrore të drejtuar në BE ose ZEE (2) nga ose nën përgjegjësinë e subjektit që kërkon emërtimin si KC3. Lista e kontrollit duhet të përdoret vetëm në rastet e specifikuara në pikën "b" të pikës 6.8.5.1 të aneksit të kësaj

Rregulloreje Zbatuese. Në rastet e specifikuara në pikën "a" të pikës 6.8.5.1, validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së duhet të përdorë listën e kontrollit ACC3.

Një raport validimi duhet t'i dorëzohet autoritetit përkatës të caktuar dhe subjektit të validuar brenda maksimumi një muaji pas verifikimit në vend. Pjesë përbërëse e raportit të vlerësimit duhet të jenë të paktën si më poshtë:

- lista e kontrollit e plotësuar dhe nënshkruar nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së dhe aty ku është e zbatueshme, komentuar nga subjekti e validuar; dhe
- deklarata e angazhimeve (bashkëlidhja 6-H3 e kësaj Rregulloreje Zbatuese) të nënshkruar nga subjekti i validuar; dhe
- një deklaratë pavarësie (bashkëlidhja 11-A e kësaj Rregulloreje Zbatuese) në lidhje me subjektin e aprovuar, të nënshkruar nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së.

Numri i faqeve, data e validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së dhe vendosja e inicialeve në secilën faqe prej validuesit dhe subjektit të vërtetuar do të jenë dëshmi e integritetit të raportit të validimit.

KC3 do të jetë në gjendje të përdorë raportin në marrëdhëniet e tij të biznesit me çdo ACC3 dhe çdo RA3.

Raporti i validimit duhet të jetë në gjuhën angleze.

Për ato pjesë që nuk mund të vlerësohen në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje Zbatuese, standardet bazë janë standardet dhe praktikat e rekomanduara (SARPs) të aneksit 17 të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe materiali udhëzues i përfshirë në Manualin e Sigurisë ICAO të Aviacionit (dok. 8973 - i kufizuar).

Shënime përmbyllëse:

1. Të gjitha pjesët e zbatueshme dhe përkatëse të listës së kontrollit duhet të plotësohen në përputhje me modelin e biznesit dhe operimet e subjektit që validohet. Kur nuk ka informacion, duhet shpjeguar pse.
2. Pas çdo pjese, validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së do të vlerësojë nëse dhe deri në çfarë mase janë përmbushur objektivat e kësaj pjese.

PJESA 1
ORGANIZIMI DHE PËRGJEGJËSITË

1.1 Data/t e validimit	
Përdorë formatin e saktë të datës si p.sh., prej 1.10.2012 deri më 2.10.2012	
dd.mm.vvvv	
1.2 Data e validimit të mëparshëm, nëse ka	
dd.mm.vvvv	
Numri i regjistrimit KC3 të mëparshëm, nëse ka	
Certifikata AEO ose statusi C-TPAT ose certifikime të tjera, nëse ka	
1.3 Informacion mbi validuesin e sigurisë së aviacionit	
Emri	
Kompania/organizata/autoriteti	
Identifikuesi alfanumerik unik (UAI)	
Adresa e *email*-it	
Numri i telefonit – përfshi prefikset ndërkombëtare	
1.4 Emri i subjektit	
Emri	
Numri i kompanisë (p.sh., numri i identifikimit në regjistrin tregtar, nëse ka)	
Numri/njësia/ndërtesa	
Rruga	
Qyteti	
Kodi postar	
Shteti (nëse ka)	
Vendi	
Adresa e kutisë postare, nëse ka	

1.5 Adresa kryesore e organizatës (nëse ndryshon nga vendi ku do të validohet)	
Numri/njësia/ndërtesa	
Rruga	
Qyteti	
Kodi postar	
Shteti (nëse ka)	
Vendi	
Adresa e kutisë postare, nëse ka	
1.6 Natyra e biznesit – llojet e ngarkesave që procesohen	
Ç'natyrë ka biznesi (bizneset)? - Lloji i ngarkesave që procesohen në ambientet e aplikantit?	
1.7 A është aplikanti përgjegjës për…? a) prodhimin b) paketimin c) magazinimin d) shpërndarjen e) të tjera, ju lutem specifikoni	
1.8. Numri i përafërt i punonjësve në terren	
Numri	
1.9. Emri dhe titulli i personit përgjegjës për sigurinë e kargos dhe postës ajrore të vendeve të treta	
Emri	
Titulli i pozicionit	
Adresa e *email*-it	
Numri i telefonit – përfshi prefikset ndërkombëtare	

PJESA 2
ORGANIZIMI DHE PËRGJEGJËSITË E DËRGUESIT TË NJOHUR TË VALIDUAR TË SIGURISË SË AVIACIONIT TË BE-së PËR VENDIN E TRETË

Objektivi: Asnjë kargo ose postë ajrore nuk do të barten në BE ose ZEE pa iu nënshtruar kontrolleve të sigurisë. Kargoja dhe posta të dërguara nga një KC3 për një ACC3 ose RA3 mund të pranohen si kargo ose postë e sigurt vetëm nëse kontrollet e sigurisë zbatohen nga KC3. Detajet e kontrolleve të tilla jepen në Pjesët në vijim të kësaj liste kontrolli.

KC3 duhet të ketë procedura në vend për të siguruar që kontrollet e duhura të sigurisë zbatohen në të gjitha kargot dhe postën ajrore të drejtuar për në BE ose në ZEE dhe se kargoja ose posta e sigurt mbrohen deri sa të transferohen në një ACC3 ose RA3. Kontrollet e sigurisë garantojnë në mënyrë të arsyeshme që asnjë artikull i ndaluar të mos jetë fshehur në dërgesë.

Referenca: pika 6.8.3 e aneksit të kësaj Rregulloreje Zbatuese.

2.1 A ka krijuar subjekti një program sigurie?	
PO ose JO	
Nëse JO, shko direkt te pika 2.5	
2.2 Informacion mbi programin e sigurisë së subjektit	
Data-përdorë formatin e saktë dd.mm.vvvv	
Versioni	
Programi i sigurisë a është dorëzuar tek ose aprovuar nga autoriteti përkatës i shtetit ku ndodhet subjekti? Nëse PO, ju lutem përshkruani procesin	
2.3 A i mbulon mjaftueshëm programi i sigurisë elementet e përmendur në pjesët 4 deri 11 të listës së kontrolli?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjegoni pse, duke dhënë hollësira për arsyet	
2.4 A është programi i sigurisë përfundimtar, i fuqishëm dhe i plotë?	

PO ose JO	
Nëse JO, specifikoni arsyet	
2.5. A ka subjekti një proces që siguron se kargoja dhe posta ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE iu nënshtrohet kontrolleve të duhura të sigurisë para se të transferohet te një ACC3 ose një RA3?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani procesin	
2.6 A ka subjekti një sistem menaxhimi (për shembull, instrumente, udhëzime) për të siguruar zbatimin e kontrolleve të sigurisë të kërkuara?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj sistemin e menaxhimit dhe shpjego nëse është aprovuar, kontrolluar ose lëshuar nga autoriteti ose subjekti i duhur	
Nëse JO, shpjego si garanton subjekti që kontrollet e sigurisë janë zbatuar në mënyrën e kërkuar	
2.7 Konkluzionet dhe komentet e përgjithshme mbi besueshmërinë, realizimin dhe qëndrueshmërinë e procesit	
Komente nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 3
KARGO OSE POSTË AJRORE E IDENTIFIKUESHME

Objektivi: Përcaktimi i pikës ose vendit ku kargoja ose posta bëhen të identifikueshme si kargoja ose posta ajrore.

3.1 Nëpërmjet inspektimit të prodhimit, paketimit, magazinimit, seleksionimit, dërgimit dhe çdo fushe tjetër të përshtatshme, konstatoni se ku dhe si një dërgesë e një kargo ose poste ajrore për në BE ose në ZEE bëhet e identifikueshme si e tillë.	
Përshkruaj	
Komente nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

Ju lutemi kini parasysh se në pjesët 6 deri 9 duhet të jepen informacione të detajuara se si kargoja ose posta ajrore e identifikueshme mbrohet nga ndërhyrjet e paautorizuara ose manipulimet.

PJESA 4
PUNËSIMI DHE TRAJNIMI I PERSONELIT

Objektivi: Për të siguruar zbatimin e kontrolleve të nevojshme të sigurisë, KC3-ja do të caktojë staf përgjegjës dhe kompetent për të punuar në fushën e sigurimit të kargos ajrore ose postës ajrore. Stafi me akses në kargon ajrore të identifikueshme duhet të zotërojë të gjitha kompetencat e kërkuara për të kryer detyrat e tyre dhe duhet të trajnohet në mënyrë të përshtatshme.

Për të përmbushur këtë objektiv, KC3 do të ketë procedura në vend për të siguruar që gjithë stafi (si: stafi i përhershëm, i përkohshëm, personeli i agjencisë, drejtuesit e automjeteve) me qasje të drejtpërdrejtë dhe të pashoqëruar në kargo ose në postën ajrore mbi të cilën po aplikohen apo janë aplikuar kontrolle sigurie:

a) t'u jenë nënshtruar kontrolleve fillestare dhe periodike të parapunësimit ose kontrolleve të pastërtisë së figurës të cilat janë minimalisht në përputhje me kërkesat e autoriteteve lokale të objekteve të validuara të KC3; dhe

b) të kenë përfunduar trajnimin fillestar dhe periodik të sigurisë për të qenë në dijeni të përgjegjësive të tyre të sigurisë në përputhje me kërkesat e autoriteteve lokale të objekteve të validuara të KC3.

Shënim.

- Kontrolli i pastërtisë së figurës nënkupton kontrollin e identitetit të personit dhe përvojën e mëparshme, përfshirë këtu ndonjë histori penale, në rastet kur është e lejuar ligjërisht, si pjesë e

vlerësimit të përshtatshmërisë së një individi për të zbatuar një kontroll të sigurisë ose për hyrje të pashoqëruar në një zonë sigurie të kufizuar (përkufizim i ICAO aneksi 17).

- Kontrolli i parapunësimit përcakton identitetin e personit në bazë të provave dokumentuese, mbulon aspekte të punësimit, arsimit dhe çdo boshllëk kohor gjatë së paku pesë viteve të fundit dhe i kërkon personit të nënshkruajë një deklaratë që përshkruan çdo histori penale në të gjitha shtetet ku ka banuar gjatë së paku pesë viteve të fundit (përkufizim i Bashkimit Evropian).

4.1 A ekziston një procedurë që garanton që i gjithë personeli që ka mundësi hyrje te kargoja ose posta ajrore e identifikueshme i nënshtrohen kontrolleve të parapunësimit që vlerësojnë formimin dhe kompetencën?	
PO ose JO	
Nëse PO, jepni numrin e viteve të mëparshme të marra në konsideratë për kontrollin para punësimit dhe përcaktoni subjektin i cili kryen kontrollin.	
4.2 A përfshin procedura aspektet e mëposhtme? kontrollin e pastërtisë së figurës kontrolli para punësimit kontrolli i të dhënave penale intervista të tjera (jepni detajet përkatëse) Shpjegoni elementet, tregoni subjektin i cili zbaton këtë element, dhe sipas rastit, jepni kuadrin kohor të marrë parasysh.	
4.3. A ekziston një procedurë që siguron që personi përgjegjës për zbatimin dhe mbikëqyrjen e zbatimit të kontrolleve të sigurisë në vend i nënshtrohet një kontrolli parapunësimi që vlerëson të kaluarën dhe kompetencën e tij?	
PO ose JO	
Nëse PO, jepni numrin e viteve të mëparshme të marra në konsideratë për kontrollin para punësimit dhe përcaktoni subjektin i cili kryen kontrollin.	
4.4 A përfshin procedura aspektet e mëposhtme? kontrollin e pastërtisë së figurës kontrolli para punësimit kontrolli i të dhënave penale intervista Shpjegoni elementet, tregoni subjektin i cili zbaton këtë element, dhe sipas rastit, jepni kohëzgjatjen e marrë parasysh.	
4.5 A ndjek trajnim mbi sigurinë personeli që ka hyrje te kargoja ose posta ajrore e identifikueshme, para se t'u jepet e drejta të kenë hyrje në kargo ose posta ajrore të identifikueshme?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani elementet dhe kohëzgjatjen e kurseve të trajnimit	
4.6 A trajnohen në mënyrë periodike personeli i përmendur në pikën 4.5?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjegoni elementet dhe frekuencën e trajnimit periodik	
4.7 Përfundim: A garantojnë masat lidhur me punësimin dhe trajnimin e stafit, që i gjithë personeli me akses në kargon ose postën ajrore të identifikueshme të drejtuar për në BE ose në ZEE është punësuar dhe trajnuar në mënyrën e duhur sipas një standardi të mjaftueshëm për të qenë në dijeni të përgjegjësive të tyre të sigurisë?	
PO ose JO	
Nëse JO, specifiko arsyet	
Komentet nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së Aviacionit i BE-së	

PJESA 5
SIGURIA FIZIKE

Objektivi: KC3 duhet të ketë procedura të caktuara në vend për të siguruar mbrojtjen e kargos dhe/ose postës ajrore të identifikueshme të drejtuara për në BE ose në ZEE, nga ndërhyrjet e paautorizuara dhe /ose ndonjë manipulim. Nëse këto kargo dhe postë nuk mbrohen, ato nuk mund t'i dërgohen një ACC3 ose RA3 si kargo ose postë e sigurt.

Subjekti duhet të demonstrojë se si është mbrojtur terreni ose objektet e tij dhe se ekzistojnë procedurat përkatëse të kontrollit të hyrjes. Është thelbësore që të kontrollohet hyrja në zonën ku përpunohet ose ruhet kargoja ose posta ajrore e identifikueshme. Të gjitha dyert, dritaret dhe pikat e tjera të hyrjes për të siguruar kargon ose postën ajrore të drejtuar për në BE ose në ZEE duhet të sigurohen ose t'i nënshtrohen kontrollit të hyrjes.

Siguria fizike mund të jetë, por nuk kufizohet në:
- pengesa fizike, të tilla si rrethimi apo pengesa;
- teknologji duke përdorur alarmet dhe/ose sistemet CCTV;
- siguria njerëzore si stafi i dedikuar për zbatimin e aktiviteteve të vëzhgimit.

Referenca: pika 6.8.3.1 e aneksit të kësaj Rregulloreje Zbatuese.

5.1 A u nënshtrohen kontrollit të hyrjes të gjitha pikat e hyrjes për në kargo/ose postën ajrore të identifikueshme dhe a kufizohet hyrja për të lejuar vetëm personat e autorizuar?	
PO ose JO	
Nëse PO, si kontrollohet hyrja? Shpjego dhe përshkruaj.	
Mund të ketë më shumë se një përgjigje të mundshme. nga stafi i sigurisë nga stafi tjetër kontroll manual nëse personat lejohen të hyjnë në zonë sistemi kontrolli elektronik të hyrjes të tjerë, specifiko	
Nëse PO, si sigurohet nëse dikush është i autorizuar të hyjë në zonë? Shpjego dhe përshkruaj.	
Mund të ketë më shumë se një përgjigje të mundshme - përdorimi i kartës identifikuese të kompanisë - përdorimi i një tjetër mjeti identifikues si pasaportë ose patentë drejtimi automjeti - listë e personave të autorizuar që mbahet nga stafi (i sigurisë) - autorizim elektronik, p.sh., duke përdorur një *chip*; - pajisja me çelësa ose kodi aksesi vetëm për personelin e autorizuar - të tjera, specifiko	
5.2 A janë siguruar të gjitha pikat e hyrjes për në kargon ose postën ajrore të identifikueshme? Kjo përfshin pikat e hyrjes të cilat nuk janë të përhershme në përdorim dhe pikat që normalisht nuk përdoren si pika hyrje, siç janë dritaret.	
PO ose JO	
Nëse PO, si sigurohen këto pika? Shpjego dhe përshkruaj	
Mund të ketë më shumë se një përgjigje të mundshme, - prezenca e stafit të sigurisë - sisteme elektronike kontrolli të hyrjes, - të cilat lejojnë të hyjnë vetëm nga një person çdo here - pengesa, për shembull qepena ose kyç - sistem CCTV - sistem i zbulimit të ndërhyrjeve	
5.3 A ka masa shtesë për të forcuar sigurinë e ambienteve në përgjithësi?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjegoni dhe përshkruani masat: - rrethim ose pengesa - sistem CCTV	

- sistem zbulimi i ndërhyrjeve - vëzhgim dhe patrulla - të tjera, specifiko	
5.4. A është konstruksioni i ndërtesës i fortë?	
PO ose JO	
5.5. Përfundim: A janë masat e marra nga subjekti të mjaftueshme për të parandaluar hyrjen e paautorizuar në ato pjesë të objektit dhe ambienteve ku përpunohen apo ruhen kargo ose postë ajrore të identifikueshme të drejtuara për në BE ose në ZEE?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komentet nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 6
PRODHIMI

Objektivi: KC3 duhet të ketë në vend për të siguruar që kargoja ose posta ajrore e identifikueshme për në BE ose në ZEE është e mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara ose ndonjë manipulim gjatë procesit të prodhimit. Nëse një kargo apo postë e tillë nuk është e mbrojtur, ajo nuk mund të përcillet te një ACC3 ose RA3 si kargo ose postë e sigurt.

Subjekti duhet të demonstrojë që hyrja në zonën e prodhimit është e kontrolluar dhe procesi i prodhimit mbikëqyret. Nëse gjatë prodhimit produkti bëhet i identifikueshëm si kargo ose postë ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE, subjekti duhet të tregojë se janë marrë masat për të mbrojtur kargo ose postën ajrore nga ndërhyrjet e paautorizuar ose manipulimet duke filluar nga kjo fazë.

Përgjigjuni këtyre pyetjeve kur produkti mund të identifikohet si kargo ose postë ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE gjatë procesit të prodhimit.

6.1 A kontrollohet hyrja në zonën e prodhimit dhe a u lejohet hyrja vetëm personave të autorizuar?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjego si kontrollohet hyrja dhe si kufizohet hyrja për të lejuar vetëm personat e autorizuar	
6.2 A mbikëqyret procesi i prodhimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjego si mbikëqyret	
6.3 A ka kontrolle që parandalojnë manipulimet (ndërhyrjet) në këtë fazë të prodhimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	
6.4. Përfundim: A janë të mjaftueshme masat e marra nga subjekti për të mbrojtur kargon ose postën ajrore të identifikueshme për në BE ose në ZEE nga ndërhyrjet e paautorizuara dhe nga manipulimet (ndërhyrjet) gjatë procesit të prodhimit? PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komentet nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 7
PAKETIMI

Objektivi: KC3 duhet të ketë procedura në vend për të garantuar që kargoja ose posta ajrore e identifikueshme e drejtuar për në BE ose në ZEE është e mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara ose ndonjë manipulim (ndërhyrje) gjatë procesit të paketimit. Nëse një kargo apo postë e tillë nuk është e mbrojtur, ajo nuk mund të përcillet te një ACC3 ose RA3 si kargo ose postë e sigurt

Subjekti duhet të demonstrojë që hyrja në zonën e prodhimit është e kontrolluar dhe procesi i paketimit mbikëqyret. Nëse gjatë procesit të paketimit produkti bëhet i identifikueshëm si kargo ose postë ajrore e drejtuar për në BE ose ZEE, subjekti duhet të tregojë se janë marrë masat për të mbrojtur kargon ose postën ajrore nga ndërhyrjet e paautorizuar ose manipulimet duke filluar nga kjo fazë. Të gjitha mallrat e përfunduara duhet të kontrollohen para paketimit.

Përgjigjuni këtyre pyetjeve kur produkti mund të identifikohet si kargo ose postë ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE gjatë procesit të paketimit.

7.1 A kontrollohet hyrja në zonën e paketimit dhe a u lejohet hyrja vetëm personave të autorizuar?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjego si kontrollohet hyrja dhe si kufizo- het hyrja për të lejuar vetëm personat e autorizuar	
7.2 A mbikëqyret procesi i paketimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjego si mbikëqyret	
7.3 A ka kontrolle që parandalojnë manipulimet në këtë fazë të paketimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	

7.4 Përshkruaj paketimin e jashtëm të përfunduar

_____

a) A është i fortë paketimi i jashtëm i përfunduar?

PO ose JO

Përshkruaj

b) A ka paketimi i jashtëm i përfunduar shenja të dukshme manipulimi?

PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj procesin e përdorur për ta bërë manipulimin të dukshëm, si p.sh., duke përdorur vula me numra, pulla të veçanta ose shirit sigurie	
Nëse JO, përshkruaj masat mbrojtëse të marra për të garantuar integritetin e dërgesës	
7.5 Përfundim: A janë të mjaftueshme masat e marra nga subjekti për të mbrojtur kargon ose postën ajrore të identifikueshme për në BE ose në ZEE nga ndërhyrjet e paautorizuara dhe nga manipulimet gjatë procesit të paketimit?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komentet nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 8
MAGAZINIMI

Objektivi: KC3 duhet të ketë procedura në vend për të siguruar që kargoja ose posta ajrore e identifikueshme e drejtuar për në BE ose në ZEE është e mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara ose ndonjë manipulim gjatë magazinimit. Nëse një kargo apo postë e tillë nuk është e mbrojtur, ajo nuk mund të përcillet te një ACC3 ose RA3 si e sigurt.

Subjekti duhet të demonstrojë që hyrja në zonën e ruajtjes/magazinimit është e kontrolluar. Nëse produkti bëhet i identifikueshëm si kargo ose postë ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE gjatë kohës së magazinimit, subjekti duhet të tregojë se janë marrë masat për ta mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuar ose manipulimet duke filluar nga kjo fazë.

Përgjigjuni këtyre pyetjeve kur produkti mund të identifikohet si kargo ose postë ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE gjatë procesit të magazinimit.

8.1 A kontrollohet hyrja në zonën e magazinimit dhe a u lejohet hyrja vetëm personave të autorizuar?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjego si kontrollohet hyrja dhe si kufizohet hyrja për të lejuar vetëm personat e autorizuar	
8.2 A ruhet kargo ose posta ajrore e përfunduar dhe e paketuar në mënyrë të sigurt dhe kontrollohet për manipulime (ndërhyrje)?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	
Nëse JO, shpjego se si subjekti garanton që kargo ose postë ajrore e përfunduar dhe e paketuar që do dërgohet për në BE ose në ZEE është e mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara dhe nga ndonjë manipulim.	
8.3 Përfundim: A janë të mjaftueshme masat e marra nga subjekti për të mbrojtur kargon ose postën ajrore të identifikueshme për në BE ose në ZEE nga ndërhyrjet e paautorizuara dhe nga manipulimet (ndërhyrjet) gjatë magazinimit?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komentet nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 9
SHPËRNDARJA

Objektivi: KC3 duhet të ketë procedura në vend për të siguruar që kargoja ose posta ajrore e identifikueshme e drejtuar për në BE ose në ZEE është e mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara ose ndonjë manipulim gjatë procesit të shpërndarjet (dërgimit në destinacion tjetër). Nëse një kargo apo postë e tillë nuk është e mbrojtur, ajo nuk mund të përcillet te një ACC3 ose RA3 si e sigurt.

Subjekti duhet të demonstrojë që hyrja në zonën e dërgimit është e kontrolluar. Nëse produkti bëhet i identifikueshëm si kargo ose postë ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE gjatë kohës së dërgimit, subjekti duhet të tregojë se janë marrë masat për të mbrojtur kargon ose postën ajrore nga ndërhyrjet e paautorizuar ose manipulimet (ndërhyrjet) duke filluar nga kjo fazë.

Përgjigjuni këtyre pyetjeve kur produkti mund të identifikohet si kargo ose postë ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE gjatë procesit të dërgimit.

9.1 A kontrollohet hyrja në zonën e dërgimit dhe a u lejohet hyrja vetëm personave të autorizuar?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjego si kontrollohet hyrja dhe si kufizohet hyrja për të lejuar vetëm personat e autorizuar	
9.2 Kush ka të drejtë hyrje në zonën e dërgimit? Mund të ketë më shumë se një përgjigje të mundshme.	
personeli i subjektit shoferët	

vizitorët kontraktorët të tjerë, specifiko	
9.3 A mbikëqyret procesi i dërgimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, shpjego si mbikëqyret	
9.4 A ka kontrolle për të parandaluar manipulimet në zonën e shpërndarjes, dërgimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruaj	
9.5 Përfundim: A janë të mjaftueshme masat e marra nga subjekti për të mbrojtur kargon ose postën ajrore të identifikueshme për në BE ose në ZEE nga ndërhyrjet e paautorizuara dhe nga manipulimet, ndërhyrjet gjatë shpërndarjes, dërgimit?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen Komente nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 10
DËRGESA NGA BURIME TË TJERA

Objektivi: KC3 duhet të ketë procedura në vend për të siguruar që kargoja ose posta që nuk e ka nisur vetë, nuk do t'i përcillet një ACC3 ose një RA3 si kargo ose postë e sigurt.

Një KC3 mund të kalojë dërgesa të cilat nuk i ka nisur vetë te një RA3 ose ACC3, me kusht që të plotësohen kushtet e mëposhtme:

a) ato janë të ndara nga dërgesat që ka nisur vetë; dhe

b) origjina tregohet qartë në dërgesë ose në dokumentacion shoqërues.

Të gjitha dërgesat e tilla duhet të kontrollohen nga një RA3 ose ACC3 përpara se të ngarkohen në një avion.

10.1 A pranon subjekti dërgesa kargo ose postë të destinuara për transport ajror nga subjekte të tjera?	
PO ose JO	
Nëse PO, si mbahen këto dërgesa të ndara nga kargoja ose posta e kompanisë dhe si identifikohen për agjentin e rregullt apo transportuesin?	
Komentet nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 11
DOKUMENTACIONI

Objektivi: KC3 duhet të sigurojë që dokumentacioni që shoqëron një dërgesë në të cilën KC3 ka zbatuar kontrolle sigurie (për shembull, mbrojtje) përmban të paktën:

a) identifikuesi alfanumerik unik të marrë nga autoriteti përkatës i caktuar; dhe

b) informacion mbi përmbajtjen e dërgesës.

Dokumentacioni që shoqëron dërgesën mund të jetë në format elektronik ose me shkrim.

Referenca: pika 6.8.3.4 e aneksit të kësaj Rregulloreje Zbatuese.

11.1 A siguron subjekti krijimin e një dokumentacioni shoqërues të përshtatshëm, që përmban UAI-në e marrë nga autoriteti përkatës i emërtuar, si edhe një përshkrim të dërgesës?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjegoni	
11.2 Përfundim: A është procesi i dokumentacionit i mjaftueshëm për të siguruar që kargoja ose posta të jetë e pajisur me dokumentacionin e duhur shoqërues?	
PO ose JO	

Nëse JO, shpjego arsyen	
Komentet nga subjekti	
Komente nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 12
TRANSPORTI

Objektivi: KC3 duhet të ketë procedurë në vend për të siguruar që kargoja ose posta ajrore e identifikueshme e drejtuar për në BE ose në ZEE është e mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara ose nga ndonjë manipulim gjatë procesit të transportimit. Nëse një kargo apo postë e tillë nuk është e mbrojtur, ajo nuk mund të përcillet te një ACC3 ose RA3 si e sigurt.

Gjatë transportimit, KC3 është përgjegjëse për mbrojtjen e dërgesave të sigurta. Kjo përfshin rastet kur transportimi kryhet në emër të tij nga një subjekt tjetër, si p.sh., nga një sipërmarrës transporti. Kjo nuk përfshin rastet kur dërgesat transportohen nën përgjegjësinë e një ACC3 ose RA3.

Përgjigjuni këtyre pyetjeve kur produkti mund të identifikohet si kargo ose postë ajrore e drejtuar për në BE ose në ZEE gjatë transportimit.

12.1 Si transportohet kargoja ose posta ajrore për tek ACC3 ose RA3?	
a) Transporti nga vetë subjekti i validuar?	
PO ose JO b) Transporti nga ACC3 ose RA3?	
PO ose JO	
c) Kontraktues i përdorur nga subjekti i validuar?	
PO ose JO	
12.2 A ka paketimi i kargos ose postës ajrore shenja të dukshme manipulimi, ndërhyrje?	
PO ose JO	
Nëse PO, si	
12.3 A është vulosur ose kyçur automjeti përpara transportimit?	
PO ose JO	
Nëse PO, si	
12.4 Aty ku përdoren vulat me numra, a kontrollohet hyrja për në vendin ku mbahen vulat dhe a regjistrohen numrat?	
PO ose JO	
Nëse PO, specifikoni si	
12.5 Nëse është e aplikueshme, a nënshkruan deklaratën e transportuesit transportuesi përkatës?	
PO ose JO	
12.6 A u është nënshtruar kontrolleve specifike të sigurisë dhe trajnuar për ndërgjegjësim personi që bën transportin e kargos, para se të autorizohej për të transportuar mallra të siguruara ajrore ose postë ajrore, ose të dyja?	
PO ose JO	
Nëse PO, përshkruani se çfarë lloj kontrolli sigurie i është nënshtruar (p.sh., kontrolli parapunësimit, kontrolli i formimit) dhe çfarë lloj trajnimi ka ndjekur (p.sh., trajnim për ndërgjegjësimin mbi sigurinë etj.).	
12.7 Përfundim: A janë të mjaftueshme masat e marra për të mbrojtur kargon ose postën ajrore nga ndërhyrjet e paautorizuara gjatë transportimit?	
PO ose JO	
Nëse JO, shpjego arsyen	
Komentet nga subjekti	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	

PJESA 13
PËRPUTHSHMËRIA

Objektivi: Pas vlerësimit të dymbëdhjetë pjesëve të mëparshme të kësaj liste kontrolli, validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së duhet të vendos nëse verifikimi i tij në vend konfirmon zbatimin e kontrolleve të sigurisë në përputhje me objektivat e listuar në këtë listë kontrolli për kargo ajrore ose postë ajrore për në BE ose ZEE.

Në këtë rast ka dy skenarë të ndryshëm të mundshëm. Vlerësuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së vendos që subjekti:

1. Ka arritur të përmbushë me sukses objektivat e përmendur në këtë listë kontrolli. Një raport validimi duhet t'i dorëzohet autoritetit emërtues përkatës dhe subjektit të validuar brenda një periudhe maksimumi prej një muaji pas verifikimit në vend;

2. Ka dështuar në përmbushjen e objektivave të përmendur në këtë listë kontrolli. Në këtë rast, subjekti nuk autorizohet t'u dërgojë kargo ose postë ajrore të siguruara për destinacione në BE ose të ZEE-së një ACC3 ose një RA3 tjetër pa u skanuar nga një palë e autorizuar. Subjekti do të marrë një kopje të listës së plotësuar ku janë theksuar mangësitë.

Validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së duhet të ketë parasysh se vlerësimi bazohet në një metodologji të përgjithshme pajtueshmërie të bazuar tek objektivat.

12.1 Përfundime të përgjithshme: Tregoni një rast të ngjashëm me situatën e validuar 1 ose 2	
Komentet nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së	
Komentet nga subjekti	
Emri i validuesit	
Data	
Firma	

ANEKS
LISTA E PERSONAVE DHE SUBJEKTEVE TË VIZITUARA DHE TË INTERVISTUARA

Emri i subjektit, emri dhe pozita e personit të kontaktit dhe data e vizitës ose intervistës

Emri i subjektit	Emri i personit të kontaktit	Pozicioni i personit të kontaktit	Data e vizitës ose intervistës

SHTOJCA 6-D
UDHËZIME LIDHUR ME SIGURINË E AVIACIONIT PËR DËRGUESIT PËRGJEGJËS

Këto udhëzime janë përgatitur për përdorimin tuaj dhe për të informuar stafin tuaj të angazhuar në përgatitjen dhe kontrollimin e dërgesave të ngarkesës/postës. Këto udhëzime ju ofrohen në përputhje me udhëzimin e MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, "Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil" të ndryshuar, dhe aktet zbatuese të saj.

Vendndodhja

Aksesi/hyrja në vendet ku dërgesat e identifikueshme të kargos/postës përgatiten, paketohen dhe/ose ruhen duhet të kontrollohen, për të siguruar që personat e paautorizuar të mos kenë akses në këto dërgesa.

Vizitorët duhet të shoqërohen gjatë gjithë kohës së qëndrimit, ose t'u parandalohet hyrja, në ato zona ku përgatiten, paketohen dhe/ose ruhen dërgesat e identifikuara për kargo ajrore/postë ajrore.

Stafi

Integriteti i të gjithë stafit që rekrutohet dhe që do të ketë akses në kargon/postën ajrore të identifikuar duhet të verifikohet. Ky verifikim duhet të paktën të përfshijë verifikimin e identitetit (nëse është e mundur përmes letërnjoftimit, patentës së shoferit ose pasaportës me fotografi) dhe një kontrolli të CV dhe/ose të referencave të ofruara.

I gjithë stafi që ka të drejtë aksesi në kargon/postën ajrore të identifikuar do të informohen për përgjegjësinë e tyre në lidhje me sigurinë, të përcaktuara në këto udhëzime.

Përgjegjës i caktuar

Duhet të caktohet të paktën një person i cili do të jetë përgjegjës për zbatimin dhe kontrollin e këtyre udhëzimeve (përgjegjës i caktuar).

Integriteti i dërgesës

Dërgesat e kargos ajrore/postës ajrore të destinuara për transport ajror nuk duhet të përmbajnë artikuj të ndaluar, me përjashtim të rasteve kur ato janë deklaruar siç duhet dhe lejohen nga ligjet dhe rregulloret në fuqi.

Dërgesat e kargos ajrore/postës ajrore të destinuara për transport ajror duhet të mbrohen nga ndërhyrjet e paligjshme.

Dërgesat e kargos ajrore/postës ajrore të destinuara për transport ajror duhet të paketohen në mënyrë të përshtatshme dhe, nëse është e mundur, të përmbajnë tapën mbyllëse të sigurisë.

Dërgesat e kargos ajrore/postës ajrore të destinuara për transport ajror duhet të kenë përshkrimin e plotë në dokumentin e bashkëlidhur me informacione të sakta mbi adresën.

Transporti

Nëse dërguesi është përgjegjës për transportimin e dërgesave të kargos/postës, dërgesat duhet të mbrohen nga ndërhyrjet e paligjshme.

Nëse dërguesi (AC) përdor kontraktues:

a) dërgesat duhet të vulosen para transportimit; dhe

b) deklarata e sipërmarrjes së transportit rrugor, e paraqitur në bashkëlidhjen 6-E, duhet të nënshkruhet nga transportuesi rrugor që bën transportin në emër të dërguesit përgjegjës.

Deklarata e nënshkruar ose kopja e autoritetit përgjegjës ekuivalent të saj duhet të mbahet nga dërguesi përgjegjës.

Parregullsitë

Parregullsitë, e dukshme ose të dyshuara, lidhur me këto udhëzime, duhet t'i raportohen përgjegjësit të caktuar. Përgjegjësi i caktuar duhet të marrë masat e duhura.

Dërgesat prej burimeve tjera

Dërguesi përgjegjës dërgesat që nuk i ka krijuar vetë mund t'i kalojë te një agjent i rregullt, me kushtin që:

a) ato të veçohen nga dërgesat të cilat i ka krijuar vet; dhe

b) origjina e dërgesës të tregohet qartë në dërgesën ose dokumentet shoqëruese.

Të gjitha dërgesat e tilla duhet të skanohen para se të ngarkohen në avion.

Inspektimet e panjoftuara

Inspektorët e Sigurisë së Aviacionit të Autoritetit të Aviacionit Civil mund të kryejnë inspektime të panjoftuara për të verifikuar nëse po respektohen këto udhëzime. Inspektorët duhet kurdoherë të disponojnë një lejekalimi zyrtare gjatë inspektimit të objekteve tuaja, i cili prodhohet pas kërkesës së bërë. Lejekalimi përmban emrin dhe fotografinë e inspektorit.

Artikujt e ndaluar

Eksplozivët e montuar dhe mjetet ndezëse nuk duhet të mbarten në dërgesat e kargos, me përjashtim të rasteve kur të gjitha kërkesat e rregullave të sigurisë në operim janë përmbushur plotësisht. Eksplozivët dhe mjetet ndezëse, të montuara apo të pamontuara, nuk duhet të mbarten me dërgesat e postës.

Deklarata e angazhimeve

"Deklarata e angazhimeve - dërgues përgjegjës" nuk ka nevojë të nënshkruhet dhe t'i dorëzohet agjentit të rregullt, nëse kompania juaj është e mbajtëse e certifikatës AEO.

Megjithatë, ju duhet të informoni menjëherë agjentin e rregullt nëse kompania juaj nuk është më mbajtëse e certifikatës AEO. Në këtë rast, agjenti i rregullt do t'ju informojë se si mund të siguroni statusin e dërguesit përgjegjës.

DEKLARATË E ANGAZHIMEVE – DËRGUESI PËRGJEGJËS

Në përputhje me udhëzimin e MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, "Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil", të ndryshuar, dhe aktet zbatuese të saj,

Deklaroj si më poshtë:

- [emri i kompanisë] vepron në përputhje me "Udhëzimet në lidhje me sigurinë e aviacionit për dërguesit përgjegjës",
- [emri i kompanisë] siguron që këto udhëzime t'u komunikohen stafit me akses në kargo/postë të destinuara për transport ajror,
- [emri i kompanisë] e mban të sigurt kargon/postën e destinuar për transport ajror deri sa t'i transferohet agjentit të rregullt,
- [emri i kompanisë] pranon që dërgesat mund t'u nënshtrohen kontrolleve për siguri, duke përfshirë skanimin, dhe
- [emri i kompanisë] pranon inspektimet e panjoftuara në objektet e saj, nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe/ose të shteteve anëtare të BE-së, për të bërë vlerësime nëse [emri i kompanisë] vepron në përputhje me këto udhëzime.

Pranoj përgjegjësinë e plotë për këtë deklaratë.

Emri:

Pozicioni në kompani:

Data:

Nënshkrimi:

BASHKËLIDHJA 6-E
DEKLARATË E TRANSPORTUESIT RRUGOR

Në përputhje me udhëzimin e MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, "Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil", të ndryshuar, aktet zbatuese të saj, konfirmoj se gjatë marrjes, mbartjes, ruajtjes dhe dorëzimit të kargos ajrore/postës ajrore së cilës i janë bërë kontrollet për siguri, [në emër të agjentit rregullt/dërguesit të njohur/dërguesit përgjegjës], do të respektohen procedurat e sigurisë si vijon:

- I gjithë stafi që transporton këtë kargo ajrore/postë ajrore do të marrë trajnimin e përgjithshëm mbi ndërgjegjësimin për sigurinë, në përputhje me pikën 11.2.7 të aneksit të kësaj rregulloreje zbatuese;

- Integriteti i të gjithë stafit që rekrutohet për hyrje në këtë kargo ajrore/postë ajrore do të verifikohet. Ky verifikim do të përfshijë të paktën kontrollin e identitetit (nëse është e mundur përmes letërnjoftimit, patentës së shoferit ose pasaportës me fotografi) dhe kontrollin e CV dhe/ose të referencave të ofruara;

- Ndarjet për ngarkesat në automjete do të vulosen ose kyçen. Automjetet e mbuluara me mbulesë do të sigurohet me kabllo TIR. Zonat e ngarkuara të kamionëve me karroceri të sheshtë, të hapur, do të mbahen nën vëzhgim gjatë transportimit të ngarkesës;

- Çdoherë para ngarkimit, ndarja ku do të vendoset ngarkesat do të kontrollohet dhe integriteti i këtij kontrolli do të ruhet deri sa të përfundojë ngarkimi;

- Secili shofer do të mbartë me vete letërnjoftimin, pasaportën, patentën e shoferit ose ndonjë dokument tjetër me fotografi të personit, të lëshuar ose pranuar nga autoritetet kombëtare (si Zyra e Gjendjes Civile, AAC);

- Shoferët nuk do të bëjnë ndalesa të paplanifikuara gjatë rrugës midis pikave të marrjes dhe dorëzimit të ngarkesës. Kur kjo është e pashmangshme, pasi të kthehet shoferi do të kontrollojë për sigurinë e ngarkesës, integritetin e drynave dhe/ose vulosjeve. Nëse shoferi zbulon ndonjë shenjë të ndërhyrjes, ai do të njoftojë përgjegjësin e tij dhe kargoja ajrore/posta ajrore e destinuar për transport ajror nuk do të dorëzohet pa e bërë njoftimin për këtë në pikën e dorëzimit.

- Transportimi nuk do t'i nënkontraktohet një pale të tretë, përveç rasteve kur edhe pala e tretë:

a) ka marrëveshje për transportim me agjentin e rregullt/dërguesin e njohur/dërguesin përgjegjës për transport [emër i njëjtë si më lartë]; ose

b) është aprovuar ose certifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil; ose

c) ka marrëveshje për transportim me sipërmarrësin e transportit rrugor të nënshkruar që kërkon se pala e trete nuk do të nënkontraktojë më tej dhe do të zbatojë procedurat e sigurisë, të përfshira në këtë deklaratë. I nënshkruari, sipërmarrësi i transportit rrugor, mban përgjegjësi të plotë për transportimin në tërësi në emër të agjentit të rregullt, dërguesit të njohur ose dërguesit përgjegjës; dhe

asnjë shërbim tjetër (p.sh. ruajtja/magazinimi) nuk do t'i nënkontraktohet ndonjë pale tjetër që nuk është agjent i rregullt ose entitet i certifikuar, ose aprovuar si ofrues i këtyre shërbimeve nga AAC.

Pranoj përgjegjësinë e plotë për këtë deklaratë.
Emri:
Pozita në kompani:
Emri dhe adresa e kompanisë:
Data:
Nënshkrimi:

BASHKËLIDHJA 6-F
KARGO DHE POSTA

6-Fi

VENDET E TRETA, SI DHE VENDET E TJERA DHE TERRITORET NË TË CILAT, NË PËRPUTHJE ME NENIN 355 TË TRAKTATIT PËR FUNKSIONIMIN E BASHKIMIT EVROPIAN, TITULLI VI, PJESA E TRETË E KËTIJ TRAKTATI NUK ZBATOHET, PRANOHET SE ZBATOJNË STANDARDET E SIGURISË EKUIVALENTE ME STANDARDET E PËRBASHKËTA THEMELORE NË SIGURINË E AVIACIONIT CIVIL

Lidhur me kargon dhe postën, vendet e treta të mëposhtme janë njohur si zbatuese të standardeve të sigurisë ekuivalente me standardet e përbashkëta themelore në sigurinë e aviacionit civil:

Mali i Zi

Komisioni duhet të njoftojë pa vonesë autoritetet përkatëse të shteteve anëtare të BE-së, nëse ka informacion që tregon se standardet e sigurisë që aplikohen nga vendi i tretë ose vend apo territor tjetër në fjalë, me një ndikim të madh në nivelin e përgjithshëm të sigurisë së aviacionit në Union (BE), nuk janë më të barabarta me standardet themelore të përbashkëta të Unionit (BE).

Autoritetet përkatëse të shteteve anëtare të BE-së duhet të njoftohen pa vonesë kur komisioni ka informacion për veprime, ku përfshihen masat kompensuese, që konfirmojnë se vendet e treta apo vende dhe territore të tjera në fjalë, rivendosin barazinë e standardeve përkatëse të sigurisë.

6-Fii

VENDET E TRETA, SI DHE VENDET E TJERA DHE TERRITORET NË TË CILAT, NË PËRPUTHJE ME NENIN 355 TË TRAKTATIT PËR FUNKSIONIMIN E BASHKIMIT EVROPIAN, TITULLI VI, TË PJESËS TRETË TË KËTIJ TRAKTATI NUK ZBATOHET, PËR TË CILAT EMËRTIMI SI ACC3 NUK KËRKOHET, JANË LISTUAR NË VENDIMIN ZBATUES TË KOMISIONIT C (2015) 8005

6-Fiii

AKTIVITETET E VALIDUARA TË VENDEVE TË TRETA, SI DHE TË VENDEVE TË TJERA DHE TERRITOREVE NË TË CILAT, NË PËRPUTHJE ME NENIN 355 TË TRAKTATIT PËR FUNKSIONIMIN E BASHKIMIT EVROPIAN, TITULLI VI, TË PJESËS TRETË TË KËTIJ TRAKTATI NUK ZBATOHEN, NJIHEN SI EKUIVALENTE ME VALIDIMIN E SIGURISË SË AVIACIONIT TË BE-së

Dispozitat nuk janë përshtatur ende.

BASHKËLIDHJA 6-G

- Masat e parashikuara në shtojcën 6-G dhe pjesët e saj do të jenë të zbatueshme nga Republika e Shqipërisë, si vend i tretë, edhe pas anëtarësimit në Bashkim Evropian si shtet anëtar.

DISPOZITAT QË KANË LIDHJE ME KARGON DHE POSTËN E VENDEVE TË TRETA

Programi i sigurisë ACC3 do të përcaktojë, si është e aplikueshme, ose për çdo aeroport individual të një vendi të tretë ose si një dokument të përgjithshëm që specifikon çdo variacion në aeroportet e vendit të tretë në fjalë:

a) përshkrimin e masave për kargon dhe postën e destinuar për transport ajror;
b) procedurat për pranim;
c) skemën e agjentit të rregullt dhe kriterin;
d) skemën e dërguesit të njohur dhe kriterin;
e) skemën e dërguesit përgjegjës dhe kriterin;
f) standardin e skanimit;
g) vendndodhjen e skanimit;
h) detajet e pajisjeve të skanimit;
i) detajet e operatorit ose furnizuesit të shërbimit;
j) listën e përjashtimeve nga skanimi i sigurisë;
k) trajtimin i kargos ajrore dhe postës me rrezikshmëri të lartë.

BASHKËLIDHJA 6-H1

Masat e parashikuara në shtojcën 6-H1 dhe pjesët e saj do të jenë të zbatueshme nga Republika e Shqipërisë si vend i tretë, dhe pas anëtarësimit në Bashkim Evropian si shtet anëtar.

DEKLARATA E ANGAZHIMEVE – ACC3, E VALIDUAR, E SIGURISË SË AVIACIONIT TË BE-së

Në emër të [emri i transportuesit ajror] unë marr parasysh sa më poshtë:

Ky raport përcakton nivelin e sigurisë që zbatohet për veprimet me kargo ajrore të drejtuara për në BE ose ZEE, në lidhje me standardet e sigurisë të renditura në listën e kontrollit ose të referuara aty.

[Emri i transportuesit ajror] mund të emërtohet "transportues i kargos ose postës ajrore që operon në Bashkimin Evropian nga një aeroport i një vendi të tretë" (ACC3) vetëm pasi një raport i validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së të jetë dorëzuar dhe pranuar nga autoriteti përkatës i një shteti anëtar të Bashkimit Evropian ose të Islandës, Norvegjisë ose Zvicrës për këtë qëllim, dhe të dhënat e ACC3 janë futur në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit.

Në rast se autoriteti përkatës i një shteti anëtar të BE-së ose Komisioni Evropian identifikon një mospërputhje me masat e sigurisë që referohen në raport, kjo mund të çojë në heqjen e emërtimit të [emri i transportuesit ajror] si ACC3 për këtë aeroport, çka do të ndalojë [emri i transportuesit ajror] të transportojë kargo ose me postë ajrore në zonën e BE-së ose ZEE-së nga ky aeroport.

Raporti është i vlefshëm për pesë vjet dhe rrjedhimisht do t'i përfundojë afati së paku në ...

Në emër të [transportuesit ajror] deklaroj:

1. [emri i transportuesit ajror] do të pranojë veprime të përshtatshme të mëpasshme, me qëllim monitorimin e standardeve të konfirmuara nga raporti.

2. Unë do t'i japë autoritetit emërtues përkatës të gjitha hollësirat e nevojshme sa më parë dhe maksimumi brenda një afati prej 15 ditësh, nëse:

a) ndodh ndonjë ndryshim në programin e sigurisë të [emri i transportuesit ajror];

b) përgjegjësia e përgjithshme për sigurinë i caktohet dikujt që nuk është personi i përmendur në pikën 1.7, të bashkëlidhjes 6-C3 të kësaj rregulloreje zbatuese;

c) ka ndryshime të tjera në objektet ose procedurat që mund të ndikojnë dukshëm sigurinë;

d) transportuesi ajror ndalon tregtimin, nuk merret më me kargo ose me postë ajrore për në Bashkimin Evropian, ose nuk mund të plotësojë më kërkesat e legjislacionit përkatës të Bashkimit Evropian, të cilat janë aprovuar në këtë raport.

3. [emri i transportuesit ajror] do të ruajë nivelin e sigurisë, të konfirmuar në këtë raport, në përputhje me objektivat e përcaktuar në listën e kontrollit dhe, kur është e përshtatshme, të zbatojë dhe të aplikojë ndonjë masë sigurie shtesë të nevojshme për t'u emëruar ACC3 kur standardet e sigurisë janë identifikuar si të pamjaftueshme, deri në vlefshmërinë e mëvonshme të aktiviteteve të [emri i transportuesit ajror].

4. [emri i transportuesit ajror] do të informojë autoritetin përkatës përgjegjës në rast se nuk është në gjendje të kërkojë, marrë ose garantojë zbatimin e kontrolleve të duhura të sigurisë në lidhje me kargon ose postën që ai pranon për transportim në zonën e BE-së ose ZEE-së, ose nuk mund të ushtrojë mbikëqyrje efektive mbi zinxhirin e furnizimit.

Në emër të [emri i transportuesit ajror] pranoj përgjegjësinë e plotë për këtë deklaratë.

Emri:
Pozicioni në kompani:
Data:

Firma:

SHTOJCA 6-H2

Masat e parashikuara në shtojcën 6-H2 dhe pjesët e saj do të jenë të zbatueshme nga Republika e Shqipërisë si vend i tretë, edhe pas anëtarësimit në Bashkim Evropian si shtet anëtar.

DEKLARATA E ANGAZHIMEVE – AGJENTI I RREGULLT I SIGURISË SË AVIACIONIT TË BE-së PËR VENDIN E TRETË (RA3)

Në emër të [emri i subjektit] unë marr parasysh sa më poshtë:

Ky raport përcakton nivelin e sigurisë që zbatohet për veprimet me kargo ajrore të drejtuara për në BE ose ZEE, në lidhje me standardet e sigurisë, të renditura në listën e kontrollit ose të referuara aty.

[Emri i subjektit] mund të emërtohet 'agjent i rregullt i sigurisë së aviacionit të BE-së për vendin e tretë' (RA3) vetëm pasi një raport i validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së të jetë dorëzuar dhe pranuar nga autoriteti përkatës i një shteti anëtar të Bashkimit Evropian ose të Islandës, Norvegjisë ose Zvicrës për këtë qëllim, dhe të dhënat e RA3 të jenë futur në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit.

Në rast se autoriteti përkatës i një shteti anëtar të BE-së ose Komisioni Evropian identifikon një mospërputhje me masat e sigurisë që referohen në raport, kjo mund të çojë në heqjen e emërimit të [emri i transportuesit ajror] si RA3 për këtë aeroport, çka do ta ndalojë [emri i transportuesit ajror] të transportojë kargon ose postën ajrore për në zonën e BE-së ose ZEE-së te një ACC3 ose RA3 tjetër.

Raporti është i vlefshëm për tre vjet dhe rrjedhimisht do t'i përfundojë afati së paku në ...

Në emër të [subjektit] deklaroj:

1. [emri i subjektit] do të pranojë veprime të përshtatshme të mëpasshme, me qëllim monitorimin e standardeve të konfirmuara nga raporti.

2. Maksimumi brenda një afati prej 15 ditësh, nëse:

a) ndodh ndonjë ndryshim në programin e sigurisë të [emri i transportuesit ajror];

b) përgjegjësia e përgjithshme për sigurinë i caktohet dikujt që nuk është personi i përmendur në pikën 1.9, të bashkëlidhjes 6-C2 të kësaj rregulloreje zbatuese;

c) ka ndryshime të tjera në objektet ose procedurat që mund të ndikojnë dukshëm për sigurinë;

d) kompania ndërpret aktivitetin tregtar, nuk merret më me kargo ose postë ajrore për në Bashkimin Evropian, ose nuk mund të plotësojë më kërkesat e legjislacionit përkatës të Bashkimit Evropian, të cilat janë validuar në këtë raport.

3. [emri i subjektit] do të ruajë nivelin e sigurisë të konfirmuar në këtë raport si në përputhje me objektivat e përcaktuar në listën e kontrollit dhe, kur është e përshtatshme, të zbatojë dhe të aplikojë ndonjë masë sigurie shtesë të nevojshme për t'u emëruar RA3 kur standardet e sigurisë janë identifikuar si të pamjaftueshme, deri në validimin e mëpasshëm të aktiviteteve të [emri i subjektit].

4. [emri i subjektit] do të informojë ACC3-të dhe RA3-të të cilëve u dërgon kargo dhe/ose postë ajrore të siguruar në rast se [emri i subjektit] ndërpret aktivitetin tregtar, nuk merret më me kargo ose postë ajrore, ose nuk mund të plotësojë më kërkesat e legjislacionit përkatës të Bashkimit Evropian, të cilat janë validuar në këtë raport.

Në emër të [emri i subjektit] pranoj përgjegjësinë e plotë për këtë deklaratë.

Emri:

Pozicioni në kompani:

Data:

Firma:

BASHKËLIDHJA 6-H3
DEKLARATA E ANGAZHIMEVE – DËRGUESI I NJOHUR I SIGURISË SË AVIACIONIT TË BE-së PËR VENDIN E TRETË (KC3)

Në emër të [emri i subjektit] unë marr parasysh sa më poshtë:

Ky raport përcakton nivelin e sigurisë që zbatohet për veprimet me kargo ajrore të drejtuara për në BE ose ZEE, në lidhje me standardet e sigurisë të renditura në listën e kontrollit ose të referuara aty.

[Emri i subjektit] mund të emërtohet 'dërgues i njohur i validuar i sigurisë së aviacionit të BE-së për vendin e tretë'(KC3) vetëm pasi një raport i validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së të jetë dorëzuar dhe pranuar nga autoriteti përkatës i një shteti anëtar të Bashkimit Evropian ose të Islandës, Norvegjisë ose Zvicrës për këtë qëllim, dhe të dhënat e KC3 të jenë futur në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit.

Në rast se autoriteti përkatës i një shteti anëtar të BE-së ose Komisioni Evropian identifikon një mospërputhje me masat e sigurisë që referohen në raport, kjo mund të çojë në heqjen e emërimit të [emri i transportuesit ajror] si KC3 për këto ambiente, çka do ta ndalojë [emri i subjektit] të transportojë kargon ose postën ajrore për në zonën e BE-së ose ZEE-së te një ACC3 ose RA3.

Raporti është i vlefshëm për tre vjet dhe rrjedhimisht do t'i përfundojë afati së paku në...

Në emër të [subjektit] deklaroj:

1. [emri i subjektit] do të pranojë veprime të përshtatshme të mëpasshme me qëllim monitorimin e standardeve të konfirmuara nga raporti.

2. Unë do t'i japë autoritetit përkatës emërtues të gjitha hollësirat e nevojshme sa më parë dhe maksimumi brenda një afati prej 15 ditësh, nëse:

a) ndodh ndonjë ndryshim në programin e sigurisë të [emri i subjektit];

b) përgjegjësia e përgjithshme për sigurinë i caktohet dikujt që nuk është personi i përmendur në pikën 1.9, të bashkëlidhjes 6-C4 të kësaj rregulloreje zbatuese;

c) ka ndryshime të tjera në objektet ose procedurat që mund të ndikojnë dukshëm për sigurinë;

d) kompania ndërpret aktivitetin tregtar, nuk merret më me kargo ose me postë ajrore për në Bashkimin Evropian, ose nuk mund të plotësojë më kërkesat e legjislacionit përkatës të Bashkimit Evropian, të cilat janë validuar në këtë raport.

3. [emri i subjektit] do të ruajë nivelin e sigurisë të konfirmuar në këtë raport, si në përputhje me objektivat e përcaktuar në listën e kontrollit dhe, kur është e përshtatshme, të zbatojë dhe të aplikojë ndonjë masë sigurie shtesë të nevojshme për t'u emëruar KC3 kur standardet e sigurisë janë identifikuar si të pamjaftueshme, deri në validimin e mëpasshëm të aktiviteteve të [emri i subjektit].

4. [emri i subjektit] do të informojë ACC3-të dhe RA3-të të cilëve u dërgon kargo dhe/ose postë ajrore të siguruar në rast se [emri i subjektit] ndërpret aktivitetin tregtar, nuk merret më me kargo ose postë ajrore, ose nuk mund të plotësojë më kërkesat e legjislacionit përkatës të Bashkimit Evropian, të cilat janë validuar në këtë raport.

Në emër të [emri i subjektit] pranoj përgjegjësinë e plotë për këtë deklaratë.

Emri:

Pozicioni në kompani:

Data:

Firma:

7. POSTA DHE MATERIALET E TRANSPORTUESIT AJROR

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Përveç nëse është përcaktuar ndryshe ose përveç nëse zbatimi i kontrolleve për siguri, të përmendur në kapitujt 4, 5 dhe 6, sigurohet nga vet Autoriteti i Aviacionit Civil, operator i aeroportit, entiteti ose ndonjë transportues ajror tjetër, transportuesi ajror duhet të sigurojë zbatimin e masave të përcaktuara në këtë kapitull, në lidhje me postën ajrore të transportuesit dhe materialet e transportuesit ajror.

7.1 POSTA AJRORE E TRANSPORTUESIT DHE MATERIALET E TRANSPORTUESIT AJROR QË NGARKOHEN NË AVION

7.1.1 Para se të ngarkohen në hambarin e avionit, posta ajrore e transportuesit dhe materialet e transportuesit ajror duhet të skanohen dhe mbrohen në përputhje me kapitullin 5, ose, t'u nënshtrohen kontrolleve për siguri dhe mbrohen, në përputhje me kapitullin 6.

7.1.2 Para se të ngarkohen në cilëndo pjesë tjetër të avionit, përpos hambarit, posta ajrore e transportuesit dhe materialet e transportuesit ajror duhet të skanohen dhe mbrohen në përputhje me dispozitat për bagazhin e kabinës në kapitullin 4.

7.2 MATERIALET E TRANSPORTUESIT AJROR QË PËRDOREN PËR PROCESIMIN E PASAGJERËVE OSE BAGAZHIT

7.2.1 Materialet e transportuesit ajror që përdoren për procedimin e pasagjerëve dhe bagazhit dhe të cilat mund të përdoren për rrezikimin e sigurisë së aviacionit civil, duhet të mbrohen ose vëzhgohen në mënyrë që të parandalohen akseset e paautorizuara.

Vetëregjistrimi dhe opsionet e regjistrimit në internet, të lejuara të përdoren nga pasagjerët, konsiderohen si akses i autorizuar në materiale të tilla.

7.2.2 Materialet e hedhura që mund të përdoren për ta lehtësuar qasjen e paautorizuar ose për ta lëvizur bagazhin për në zonën me siguri të kufizuar duhet të shkatërrohen ose shfuqizohen.

7.2.3 Sistemet e kontrollit të nisjes dhe të regjistrimit duhet të menaxhohen në atë mënyrë që të parandalohet aksesi i paautorizuar.

Vetëregjistrimi i lejuar për pasagjerë konsiderohet si qasje e autorizuar në sisteme të tilla.

8. FURNIZIMET E FLUTURIMIT

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

8.0.1 Përveç nëse është përcaktuar ndryshe, AAC, operatori i aeroportit, transportuesi ajror ose entiteti përgjegjës, në përputhje me Programin Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil të përmendur në nenin 8, të udhëzimit të MPTT-së nr. 26, datë 20.10.2010, "Mbi rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil"*, duhet të sigurojnë zbatimin e masave të përcaktuara në këtë kapitull.

8.0.2 Për qëllimet e këtij kapitulli, termi "furnizime të fluturimit" ka kuptimin e të gjitha sendeve që merren në bordin e avionit për t'u përdorur, konsumuar ose shitur nga pasagjerët ose ekuipazhi, gjatë fluturimit, me përjashtim të:

a) bagazhit të kabinës; dhe

b) sendet e mbartura nga personat që nuk janë pasagjerë; dhe

c) postës ajrore të transportuesit dhe materialeve të transportuesit ajror.

Për qëllimet e këtij kapitulli, termi "furnitor i rregullt i furnizimeve të fluturimit" nënkupton furnitorin procedurat e të cilit përmbushin rregullat dhe standardet e përbashkëta të sigurisë në një nivel të mjaftueshëm për lejimin e dërgimit të furnizimeve të avionit drejtpërdrejtë në avion.

Për qëllimet e këtij kapitulli, termi "furnitor i njohur i furnizimeve të fluturimit" nënkupton një furnitor procedurat e të cilit përmbushin rregullat dhe standardet e përbashkëta të sigurisë në një nivel të mjaftueshëm për lejimin e dërgimit të furnizimeve të avionit te një transportues ajror ose furnitor i rregullt, por jo drejtpërdrejtë në avion.

8.0.3 Furnizimet konsiderohen si furnizime të fluturimit që prej momentit kur ato bëhen të identifikueshme si furnizime që do të merren për në bordin e avionit për përdorim, konsum ose shitje nga pasagjerët ose ekuipazhi gjatë fluturimit.

8.0.4 Lista e artikujve të ndaluar në furnizimet e fluturimit është e njëjtë me atë të përcaktuar në bashkëlidhjen 1-A. Artikujt e ndaluar do të trajtohen në përputhje me pikën 1.6.

8.1 KONTROLLET E SIGURISË

8.1.1 Kontrollet e sigurisë - dispozitat e përgjithshme

8.1.1.1 Furnizimet e fluturimit duhet të skanohen para se të dërgohen në zonën me siguri të kufizuar, me përjashtim të rasteve kur:

a) kontrollet e nevojshme për sigurinë e furnizimeve janë bërë nga transportuesi ajror që i dërgon këto në avionin e tij dhe furnizimet janë mbrojtur nga ndërhyrjet e paligjshme prej momentit kur janë kontrolluar deri në dërgimin e tyre në avion; ose

b) kontrollet e nevojshme për sigurinë e furnizimeve janë bërë nga furnitori i rregullt dhe furnizimet janë mbrojtur nga ndërhyrjet e paligjshme prej momentit kur janë kontrolluar deri në dërgimin e tyre në zonën me siguri të kufizuar ose, nëse aplikohen, dorëzimin te transportuesi ajror ose një furnitor i rregullt tjetër; ose

c) kontrollet e nevojshme për sigurinë e furnizimeve janë bërë nga furnitori i njohur dhe furnizimet janë mbrojtur nga ndërhyrjet e paligjshme prej momentit kur janë kontrolluar deri në dorëzimin e tyre te transportuesi ajror ose furnitori i rregullt.

8.1.1.2 Kur ka arsye të besohet se në furnizimet e fluturimit, te të cilat janë zbatuar kontrollet e sigurisë nga një furnitor i rregullt ose furnitor i njohur, ka dëmtime ose nuk janë mbrojtur nga ndërhyrjet e paligjshme prej momentit kur këto kontrolle janë kryer, ato duhen skanuar para se të lejohen të dërgohen në zonat e kufizuara të sigurisë.

8.1.2 Skanimi

8.1.2.1 Kur skanohen furnizimet e fluturimit, mjetet ose metodat e përdorura duhet të zgjidhen në varësi të natyrës së furnizimeve dhe duhet të jenë të një standardi të mjaftueshëm për të siguruar, në mënyrë të arsyeshme, që në furnizime nuk është fshehur asnjë send i ndaluar.

8.1.2.2 Mënyrat ose metodat e skanimit në vijim ose individuale, ose një kombinim i tyre, që do të zbatohen për:

a) kontroll vizual/pamor;

b) kërkim/kontroll manual me duar;

c) pajisje me rreze x;

d) pajisje EDS;

e) pajisje ETD në kombinim me pikën "a";

f) qen për diktimin e eksplozioneve në kombinim me pikën "a".

Kur skaneruesi nuk mund të përcaktojë nëse artikulli mban ose jo sende të ndaluara, artikulli duhet të refuzohet ose riskanohet sipas bindjes më lartë të skaneruesit.

8.1.3 Aprovimi i furnitorëve të rregullt

8.1.3.1 Furnitorët e rregullt i aprovon Autoriteti i Aviacionit Civil

Aprovimi si furnitor i rregullt është specifik për vendndodhjen.

Çdo subjekt që zbaton kontrollet e sigurisë, të përmendura në pikën 8.1.5, dhe i dërgon furnizimet e fluturimit drejtpërdrejtë në avion duhet të miratohet si furnitor i rregullt. Kjo kërkesë nuk duhet zbatuar për transportuesin ajror që vet i zbaton këto kontrolle të sigurisë dhe dërgon furnizimet vetëm në avionin e tij.

8.1.3.2 Procedura në vijim duhet zbatuar për miratimin e furnitorëve të rregullt:

Subjekti duhet të kërkojë miratimin nga Autoriteti i Aviacionit Civil në të cilin ndodhet me qëllim t'i garantohet statusit të furnitorit të rregullt.

Aplikanti duhet të dorëzojë program sigurie Autoritetit të Aviacionit Civil. Në këtë program përshkruhen metodat dhe procedurat që do të zbatohen nga furnitori për të siguruar përputhshmërinë me kërkesat e pikës 8.1.5. Gjithashtu, programi duhet të përshkruaj mënyrën se si vetë furnitori do të monitorojë për përputhshmërinë me këto metoda dhe procedura.

Aplikanti, gjithashtu, duhet të dorëzojë "Deklaratën e angazhimeve - furnitor i rregullt i furnizimeve të fluturimit", të paraqitur në bashkëlidhjen 8-A. Kjo deklaratë duhet të nënshkruhet nga përfaqësuesi ligjor i aplikantit ose nga personi përgjegjës për fushën e sigurisë.

Deklaratën e nënshkruar e mban Autoriteti i Aviacionit Civil;

a) Autoriteti i Aviacionit Civil, ose validuesi i pavarur që vepron në emër të autoritetit, duhet të ekzaminojë programin e sigurisë dhe më pas bën verifikimin në lokacionet e specifikuara për të vlerësuar nëse aplikanti përmbush kërkesat e pikës 8.1.5;

b) nëse Autoriteti i Aviacionit Civil është i kënaqur me informacionin e dhënë, në përputhje me pikat "a" dhe "b", duhet të sigurojë që të dhënat e nevojshme të furnizuesit të rregullt të futen në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit jo më vonë se ditën e ardhshme të punës. Kur bën regjistrimin e bazës së të dhënave, AAC duhet t'i japë secilës vendndodhje të miratuar një identifikues alfa-numerik unik në formatin standard. Nëse AAC nuk është i kënaqur, arsyet duhet t'i njoftohen menjëherë subjektit që kërkon miratimin si një furnizues i rregullt;

c) një furnizues i rregullt nuk duhet të konsiderohet i miratuar derisa të dhënat e tij të jenë të shënuara në bazën e të dhënave mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit;

8.1.3.3 Furnitori i rregullt duhet të rivlerësohet në intervale të rregullta që nuk i tejkalojnë 5 vite. Në kuadër të vlerësimit bëhet një verifikim në vendndodhje e furnitorit për të parë nëse furnitori i rregullt vazhdon të veprojë në përputhje me kërkesat e pikës 8.1.5.

Një inspektim në vendndodhjet e furnitorit të rregullt nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me programin kombëtar të cilësisë së autoritetit në fjalë, mund të konsiderohet si një formë e verifikimit në lokacion, nëse i adreson të gjitha kërkesat e pikës 8.1.5.

8.1.3.4 Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është më i mendimit se furnitori i rregullt përmbush kërkesat e pikës 8.1.5, ai duhet të anulojë statusin e furnitorit të rregullt për adresën specifike.

8.1.4 Caktimi i furnitorëve të njohur

8.1.4.1 Çdo subjekt (furnitor) që siguron zbatimin e kontrolleve të sigurisë, siç janë përmendur në pikën 8.1.5, dhe dërgon furnizime në fluturim, por jo drejtpërdrejtë në avion, duhet të caktohet si furnitor i njohur nga operatori ose enti tek i cili i dorëzon ("enti i caktuar"). Kjo nuk vlen për furnitorët e rregullt.

8.1.4.2 Me qëllim që të caktohet si një furnitor i njohur, furnitori duhet t'i dorëzojë entit përgjegjës:

a) "Deklaratën e angazhimeve - furnitor i njohur i furnizimeve të fluturimit" të paraqitur në bashkëlidhjen 8-B. Kjo deklaratë duhet të nënshkruhet nga përfaqësuesi ligjor; dhe

b) programin e sigurisë që mbulon kontrollet e sigurisë referuar në pikën 8.1.5.

8.1.4.3 Të gjithë furnitorët e njohur duhet të caktohen mbi bazën e validimeve të:

a) rëndësisë dhe pajtueshmërisë së programit të sigurisë, në lidhje me pikën 8.1.5; dhe

b) zbatimin e programit të sigurisë pa mangësi.

Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil ose enti përgjegjës i caktuar që ka dhënë miratimin nuk është më i kënaqur se furnitori i njohur pajtohet me kërkesat e pikës 8.1.5, enti përgjegjës i caktuar duhet të tërheq statusin e furnitorit të njohur pa vonesë.

8.1.4.4 Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përcaktojë në programin e tij të sigurisë së aviacionit civil kombëtar, referuar në nenin 8 të udhëzimit të MPTT-së nr. 26, datë 20.10.2010, "Mbi rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil" nëse validimet e programit të sigurisë dhe zbatimet e saj duhet të kryhen nga një auditor kombëtar, një validues i sigurisë së aviacionit të BE-së ose një person i cili vepron nën emrin e entit përgjegjës të caktuar dhe trajnuar për atë qëllim.

Validimet duhet të regjistrohen dhe nëse nuk është e përcaktuar në këtë legjislacion, duhet të kryhen para caktimit dhe të përsëriten çdo dy vjet.

Nëse validimi nuk është bërë në emër të entit përgjegjës të caktuar, çdo regjistrim duhet të vihet në dispozicion të tij.

8.1.4.5 Verifikimi i zbatimit të programit të sigurisë, që konfirmon mungesën e mangësive, përbëhet nga:

a) vizita e furnitorit në vendndodhje çdo 2 (dy) vjet; ose

b) kontrolle të rregullta në marrje të furnizimeve të dërguara nga furnitori i njohur, duke filluar nga caktimi, përfshirë:

- verifikimin se personi që dorëzon furnizimet në emër të furnitorit të njohur ishte trajnuar në mënyrën e duhur; dhe
- verifikimin se furnizimet janë siguruar në mënyrën e duhur; dhe
- skanimin e furnizimeve në të njëjtën mënyrë si furnizimet që vijnë nga furnitorë të panjohur.

Këto kontrolle duhen kryer në një mënyrë të paparashikuar dhe të paktën një herë në tre muaj ose në 20% e dorëzimeve të furnitorit të njohur drejt entit përgjegjës të caktuar.

Mundësia "b" mund të përdoret vetëm nëse Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton, në programin e tij të sigurisë së aviacionit civil kombëtar, se validimi do të kryhet nga një person i cili vepron nën emrin e entit përgjegjës të caktuar.

8.1.4.6 Metodat e zbatuara dhe procedurat vijuese gjatë dhe pas caktimit duhet të përcaktohen në programin e sigurisë së entit përgjegjës të caktuar.

8.1.4.7 Enti përgjegjës i caktuar duhet të mbaj:

a) një listë të të gjithë furnitorëve të njohur që ka përcaktuar së bashku me datën e mbarimit të afatit të caktimit përkatës, dhe

b) deklaratën e nënshkruar, një kopje të programit të sigurisë, dhe çdo raport që regjistron zbatimet e tij për çdo furnitor të njohur, të paktën deri 6 muaj para mbarimit të afatit të përcaktimit të tij.

Sipas kërkesës, këto dokumente duhet të jenë në dispozicion të Autoritetit të Aviacionit Civil për qëllime monitorimi të pajtueshmërisë.

8.1.5 Kontrollet për siguri që zbatohen nga transportuesi ajror, furnitori i rregullt dhe furnitori i njohur

8.1.5.1 Transportuesi ajror, furnitori i rregullt dhe furnitori i njohur i furnizimeve të fluturimit, duhet të:

a) emërojnë një person përgjegjës për sigurinë në kompani; dhe

b) sigurojnë që personat të cilët kanë akses në furnizimet e fluturimit të trajnohen në fushën e sigurisë, në përputhje me pikën 11.2.7, para se t'u jepet e drejta për të pasur akses në këto furnizime; dhe

c) parandalojnë akseset e paautorizuara në objektet dhe furnizimet e tyre të fluturimit; dhe

d) sigurojnë që në furnizimet e fluturimit të mos fshihet asnjë send i ndaluar; dhe

e) përdorin vula të sigurisë, ose mbrojnë fizikisht të gjitha automjetet dhe/ose kontejnerët që transportojnë furnizime të fluturimit.

Pika "e" nuk zbatohet gjatë transportimit në zonën ajrore.

8.1.5.2 Nëse një furnitor i njohur përdor një kompani tjetër që nuk është furnitor i njohur për transportuesin ajror ose furnitor i rregullt për transportimin e furnizimeve, furnitori i njohur duhet të sigurojë se të gjitha kontrollet e sigurisë të listuara në pikën 8.1.5.1 janë respektuar.

8.2 MBROJTJA E FURNIZIMEVE TË FLUTURIMIT

Dispozita të detajuara për mbrojtjen e furnizimeve të fluturimit janë përcaktuar në vendimin zbatues të komisionit C (2015) 8005.

8.3 DISPOZITA SIGURIE SHTESË PËR FURNIZIMET E FLUTURIMIT PËR LAGs DHE STEBs

8.3.1 Furnizimet e fluturimit të STEBs duhet të dorëzohen të paketuara në mënyrë të tillë që të jenë të dukshme ndërhyrjet në zonën ajrore ose në një zonë të kufizuar të sigurisë.

8.3.2 Pas pranimit të parë në zonën ajrore ose në një zonë të kufizuar të sigurisë deri në momentin e shitjes së fundit tek avioni, LAGs dhe STEBs duhet të mbrohen nga ndërhyrjet e paautorizuara.

8.3.3 Dispozita të detajuara për dispozita sigurie shtesë për furnizimet e fluturimit janë përcaktuar në vendimin zbatues të komisionit C (2015) 8005.

BASHKËLIDHJA 8-A
DEKLARATË E ANGAZHIMEVE

FURNITORI I RREGULLT I FURNIZIMEVE TË FLUTURIMIT

Në përputhje me udhëzimin e MPTT-së nr. 26, datë 20.10.2010, "Mbi rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil", të ndryshuar, dhe aktet zbatuese të saj, deklaroj si më poshtë:

- sipas njohurisë sime më të mirë, informacioni që përmban programi i sigurisë së kompanisë është i vërtetë dhe i saktë,
- praktikat dhe procedurat e përcaktuara në këtë program do të zbatohen dhe mirëmbahen në të gjitha vendndodhjet e mbuluara nga programi,
- ky program i sigurisë do të përshtatet dhe ndryshohet për të siguruar përputhshmërinë me të gjitha ndryshimet relevante të legjislacionit kombëtar në të ardhmen, përveç në rastet kur [emri i kompanisë] informon Autoritetin e Aviacionit Civil që nuk dëshiron më tutje t'i dërgojë furnizimet e fluturimit drejtpërdrejtë në avion (dhe si rrjedhim nuk dëshiron më të operojë si furnitor i rregullt),
- [emri i kompanisë] do të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil me shkrim për:

a) ndryshimet e vogla në programin e saj të sigurisë, siç janë emri i kompanisë, personi përgjegjës për sigurinë ose informacionet e kontaktit, në kohë dhe të paktën brenda 10 ditë pune; dhe

b) ndryshimet e mëdha të planifikuara, siç janë procedurat e reja të skanimit, ndërtimet që mund të ndikojnë në përputhshmërinë me legjislacionin kombëtar ose ndryshimin e vendndodhjes/adresës, të paktën 15 ditë pune para fillimit të zbatimit/të ndryshimit të planifikuar,

- me qëllim të sigurimit të përputhshmërisë me legjislacionin kombëtar, [emri i kompanisë] do të ofrojë bashkëpunim të plotë gjatë të gjitha inspektimeve, siç kërkohet, dhe të ofrojë qasje në të gjitha dokumentet, siç kërkohet nga inspektorët,
- [emri i kompanisë] do të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil për çdo shkelje serioze të sigurisë dhe çdo rrethanë të dyshimtë, e cila mund të jetë aktuale për sigurinë e furnizimeve e fluturimit, në veçanti çdo përpjekje për të fshehur sende të ndaluara në furnizime,
- [emri i kompanisë] do të sigurojë që i gjithë stafi aktual të ketë kryer trajnimet, në përputhje me kapitullin 11 të aneksit të kësaj rregulloreje zbatuese, dhe të jenë të vetëdijshëm për përgjegjësitë e tyre, lidhur me sigurinë në kuadër të programit të sigurisë së kompanisë, dhe
- [emri i kompanisë] do të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil nëse:

a) pushon së operuari;

b) nuk merret më me kargo/postë ajrore; ose

c) nuk mundet të përmbushë kërkesat e legjislacionit kombëtar

Pranoj përgjegjësinë e plotë për këtë deklaratë.

Emri:
Pozita në kompani:
Data:
Nënshkrimi:

BASHKËLIDHJA 8-B
DEKLARATË E ANGAZHIMEVE
FURNITORI I NJOHUR I FURNIZIMEVE TË FLUTURIMIT

Në përputhje me udhëzimin e MPTT-së nr. 26, datë 20.10.2010, "Mbi rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil", të ndryshuar, dhe aktet zbatuese të saj, deklaroj si më poshtë,

- [emri i kompanisë] do të:

a) emërojë një person përgjegjës për sigurinë në kompani; dhe

b) sigurojë se personat me akses në furnizimet e fluturimit marrin trajnim të përgjithshëm të ndërgjegjësimit mbi sigurinë, në përputhje me pikën 11.2.7 të aneksit të kësaj rregulloreje zbatuese, para se t'u jepet akses në këto furnizime. Veç kësaj, për të siguruar se personat që zbatojnë skanimet e furnizimeve e fluturimit marrin trajnim, në përputhje me 11.2.3.3 të aneksit të kësaj rregulloreje zbatuese, dhe personat që zbatojnë kontrollet e tjera të sigurisë, në lidhje me furnizimet e fluturimit marrin trajnim, sipas 11.2.3.10 të aneksit të kësaj rregulloreje zbatuese; dhe

c) parandalojë aksesin e paautorizuar në objektet dhe furnizimet e saj të fluturimit; dhe

d) sigurojë në mënyrë të arsyeshme se nuk ka artikuj të ndaluar të fshehur në furnizimet e fluturimit; dhe

e) aplikojë vula që bëjnë të dukshme ndërhyrjet ose mbrojnë fizikisht çdo automjet dhe/ose kontejnerë që transportojnë furnizime të fluturimit (kjo pikë nuk zbatohet gjatë transportimit në zonën ajrore).

Kur përdoret kompani tjetër që nuk është një furnitor i njohur për transportuesin ajror ose furnitorin e rregullt për transportimin e furnizimeve, [emri i kompanisë] do të sigurojë se të gjitha kontrollet e sigurisë të listuara më sipër janë respektuar:

- me qëllim të sigurimit të përputhshmërisë me legjislacionin kombëtar, [emri i kompanisë] do të ofrojë bashkëpunim të plotë gjatë të gjitha inspektimeve, siç kërkohet dhe do të ofrojë qasje në të gjitha dokumentet, siç kërkohet nga inspektorët,

- [emri i kompanisë] do të informojë [transportuesin ajror ose furnitorin e rregullt tek i cili dorëzon furnizimet e fluturimit] për çdo shkelje serioze të sigurisë dhe çdo rrethanë të dyshimtë e cila mund të jenë aktuale për sigurinë e furnizimeve të fluturimit, në veçanti çdo përpjekje për të fshehur sende të ndaluara në furnizime,

- [emri i kompanisë] do të sigurojë që i gjithë stafi aktual të ketë kryer trajnimet, në përputhje me kapitullin 11 të aneksit të kësaj rregulloreje zbatuese, dhe të jenë të vetëdijshëm për përgjegjësitë e tyre lidhur me sigurinë, dhe

- [emri i kompanisë] do të informojë [transportuesin ajror ose furnitorin e rregullt tek i cili ajo dorëzon furnizimet e fluturimit] nëse:

a) pushon së operuari; ose

b) nuk mundet të përmbushë kërkesat e legjislacionit kombëtar

Pranoj përgjegjësinë e plotë për këtë deklaratë.

Emri i përfaqësuesit ligjor:
Data:
Nënshkrimi:

9. FURNIZIMET E AEROPORTIT

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

9.0.1 Përveç nëse është përcaktuar ndryshe ose zbatimi i skanimit është siguruar nga një autoritet (AAC) ose entitet, operatori i aeroportit duhet të sigurojë zbatimin e masave të përcaktuara në këtë kapitull.

9.0.2 Për qëllimet e këtij kapitulli:

a) termi "furnizime të aeroportit" nënkupton të gjitha sendet që do të shiten, përdoren ose vihen në dispozicion për çfarëdo qëllimi apo aktiviteti në zonat me siguri të kufizuar të aeroporteve; të tjera nga "sendet e mbartura nga personat e tjerë jo pasagjerë";

b) "furnitor i njohur i furnizimeve të aeroportit" nënkupton një furnitor, procedurat e të cilit përmbushin rregullat dhe standardet e përbashkëta të sigurisë, në një nivel të mjaftueshëm për lejimin e dërgimit të furnizimeve të aeroportit në zonat me siguri të kufizuar.

9.0.3 Furnizimet duhet të konsiderohen si furnizime të aeroportit që prej momentit kur ato të bëhen të identifikueshme si furnizime që janë për shitje, përdorim apo janë në dispozicion në zonat me siguri të kufizuar të aeroporteve.

9.0.4 Lista e artikujve të ndaluar në furnizimet e aeroportit janë të njëjta me listën e përcaktuar në bashkëlidhjen 1-A. Artikujt e ndaluar duhet të trajtohen në përputhje me pikën 1.6.

9.1 KONTROLLET E SIGURISË

9.1.1 Kontrollet e sigurisë - dispozitat e përgjithshme

9.1.1.1 Furnizimet e avionit duhet të skanohen para se të dërgohen në zonën me siguri të kufizuar, me përjashtim të rasteve kur:

a) kontrollet e e kërkuara të sigurisë janë zbatuar për furnizimet nga një operator aeroporti që i dorëzon këto për aeroportin e tij dhe furnizimet janë mbrojtur nga ndërhyrjet e paligjshme prej momentit kur këto kontrolle janë zbatuar deri në dorëzimin e tyre në zonën e kufizuar të sigurisë; ose

b) kontrollet e kërkuara të sigurisë për furnizimet janë zbatuar nga një furnitor i njohur ose furnitor i rregullt dhe furnizimet janë mbrojtur nga ndërhyrjet e paligjshme prej momentit kur këto kontrolle ishin kryer, deri në dorëzimin e tyre në zonën e kufizuar të sigurisë.

9.1.1.2 Furnizimet e aeroportit që kanë origjinë/vijnë nga zona e sigurisë së kufizuar mund të përjashtohen nga këto kontrolle sigurie.

9.1.1.3 Kur ka arsye të besohet se furnizimet e aeroportit, te të cilat janë zbatuar kontrollet e sigurisë, kanë shenja dëmtimi në ose nuk kanë qenë të mbrojtura nga ndërhyrjet e paligjshme prej momentit kur këto kontrolle janë zbatuar, ato duhet të skanohen para se të lejohen në zonat e kufizuara të sigurisë.

9.1.2 Skanimi

9.1.2.1 Kur skanohen furnizimet e aeroportit, mënyrat ose metoda që do të zbatohet duhet të marrë në konsideratë natyrën e e furnizimit dhe duhet të jetë e një standardi të mjaftueshëm për të siguruar në mënyrë të arsyeshme se nuk ka artikuj të ndaluar të fshehur në furnizim.

9.1.2.2 Skanimi i furnizimeve të aeroportit duhet, gjithashtu, të bëhet subjekt i dispozitave shtesë të përcaktuara në vendimin zbatues të komisionit C (2015) 8005*.

9.1.2.3 Mënyrat ose metodat e kontrollit në vijim, do të zbatohen ose më vete ose në kombinim:

a) kontroll vizual/pamor;

b) kërkim/kontroll me dorë;

c) pajisje me rreze x;

d) pajisje EDS;

e) pajisje ETD në kombinim me pikën "a";

f) qen për diktimin e eksplozivëve në kombinim me pikën "a".

Kur skaneruesi nuk mund të përcaktojë nëse sendi përmban ose jo artikuj të ndaluar, sendi do të refuzohet ose riskanohet sipas bindjes më të lartë të skaneruesit.

9.1.3 Caktimi i furnitorëve të njohur

9.1.3.1 Çdo entitet ('furnitori') që siguron zbatimin e kontrolleve të sigurisë, siç janë përmendur në pikën 9.1.4, dhe dorëzon furnizime të aeroportit, duhet të caktohet si një furnitor i njohur nga operatori i aeroportit.

9.1.3.2 Për t'u caktuar si furnitor i njohur, entiteti i dorëzon operatorit ajror:

a) "Deklaratën e angazhimeve - furnitor i njohur i furnizimeve të aeroportit" e paraqitur në bashkëlidhjen 9-A. Kjo deklaratë duhet të nënshkruhet nga përfaqësuesi ligjor; dhe

b) programin e sigurisë që mbulon kontrollet e sigurisë, të referuara në pikën 9.1.4.

9.1.3.3 Të gjithë furnitorët e njohur duhet të caktohen në bazë të validimeve të:

a) rëndësisë dhe plotshmërisë së programit të sigurisë, në lidhje me pikën 9.1.4; dhe

b) zbatimin e programit të sigurisë pa mangësi.

Nëse AAC ose operatori i aeroportit nuk është më tej i bindur se furnitori i rregullt plotëson kërkesat e pikës 9.1.4, operatori i aeroportit duhet ta tërheq pa vonesë statusin e furnitorit të njohur.

9.1.3.4 Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përcaktojë në programin e tij kombëtar të sigurisë së aviacionit civil, referuar në nenin 8 të udhëzimit të MPTT-së nr. 26, datë 20.10.2010, "Mbi rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil", të ndryshuar, nëse validimet e programit të sigurisë dhe zbatimet e saj duhet të kryhen nga një auditor kombëtar, një validues i sigurisë së aviacionit të BE-së ose një person i cili vepron nën emrin e operatorit të aeroportit, i emëruar dhe trajnuar për atë qëllim.

Validimet duhet të regjistrohen dhe nëse nuk është e përcaktuar në këtë legjislacion, duhet të kryhet para caktimit dhe të përsëriten çdo dy vjet pas kësaj.

Nëse validimi nuk është bërë në emër të operatorit të aeroportit, atëherë çdo regjistrim duhet të vihet në dispozicion të tij.

9.1.3.5 Validimi i zbatimit të programit të sigurisë, që konfirmon mungesën e mangësive, duhet të konsistojë ose:

a) një vizitë te furnitori në vendndodhje çdo dy vjet; ose

b) kontrolle të rregullta në hyrje të zonës së kufizuar të sigurisë për furnizimet e dorëzuara nga furnitori i njohur, duke filluar nga koha e caktimit tij, përfshirë:

- një verifikim se personi që dorëzon furnizimet në emër të furnitorit të njohur ishte trajnuar në mënyrën e duhur; dhe
- një verifikim se furnizimet janë siguruar në mënyrën e duhur; dhe
- skanimin e furnizimeve në të njëjtën mënyrë si furnizimet që vijnë nga furnitorë të panjohur.

Këto kontrolle duhen kryer në një mënyrë të paparashikuar dhe të paktën një herë në tre muaj ose në 20% të dorëzimeve të furnitorit të njohur drejt operatorit të aeroportit.

Mundësia "b" mund të përdoret vetëm nëse AAC përcakton në programin e tij kombëtar të sigurisë së aviacionit civil se validimi do të kryhet nga një person i cili vepron nën emrin e operatorit të aeroportit.

9.1.3.6 Metodat e zbatuara dhe procedurat vijuese gjatë dhe pas caktimit duhet të përcaktohen në programin e sigurisë së operatorit ajror.

9.1.3.7 Operatori i aeroportit duhet të mbajë:

a) një listë të të gjithë furnitorëve të njohur që ka caktuar duke treguar datën e mbarimit të afatit të caktimit të tyre, dhe

b) deklaratën e nënshkruar, një kopje të programit të sigurisë, dhe çdo raport që regjistron zbatimet e tij për çdo furnitor të njohur, së paku deri 6 muaj pas mbarimit të afatit të caktimit të tij.

Sipas kërkesës, këto dokumente do të jenë në dispozicion të Autoritetit të Aviacionit Civil për qëllime të monitorimit të pajtueshmërisë.

9.1.4 Kontrollet e sigurisë për t'u zbatuar nga furnitori i njohur ose operatori i aeroportit

9.1.4.1 Një furnitor i njohur i furnizimeve të aeroportit ose një operator aeroporti që dorëzon furnizime aeroporti në zonën e kufizuar të sigurisë duhet të:

a) emërojë një person përgjegjës për sigurinë në kompani; dhe

b) sigurojë që personat të cilët kanë akses në furnizimet e aeroportit të marrin trajnim të përgjithshëm për ndërgjegjësimin mbi sigurinë, në përputhje me pikën 11.2.7, para se t'u jepet e drejta për të pasur akses në këto furnizime; dhe

c) parandalojë akseset e paautorizuara në objektet dhe furnizimet e tyre të aeroportit; dhe

d) sigurojë në mënyrë të arsyeshme që në furnizimet e aeroportit të mos fshihet asnjë artikull i ndaluar; dhe

e) përdorë vula të sigurisë, ose mbrojë fizikisht të gjitha automjetet dhe/ose kontejnerët që transportojnë furnizime të aeroportit.

Pika “e” nuk zbatohet gjatë transportimit në zonën ajrore.

9.1.4.2 Nëse një furnitor i njohur përdor një kompani tjetër që nuk është furnitor i njohur për operatorin e aeroportit për transportimin e furnizimeve të aeroportit, furnitori i njohur duhet të sigurojë se të gjitha kontrollet e sigurisë të listuara në këtë pikë janë respektuar.

9.2 MBROJTJA E FURNIZIMEVE TË AVIONIT

Dispozita të detajuara për mbrojtjen e furnizimeve të aeroportit janë përcaktuar në vendimin zbatues të komisionit C (2015) 8005*.

9.3 DISPOZITA SHTESË TË SIGURISË PËR FURNIZIME TË LAGs DHE STEBs

9.3.1 Furnizimet të STEBs duhet të dorëzohen të paketuara në mënyrë të tillë që të jenë të dukshme ndërhyrjet në një zonë ajrore përtej pikës ku kryhen kontrolle të biletave të udhëtimit ose të një zone të kufizuar të sigurisë.

9.3.2 Pas pranimit të parë në zonën ajrore ose në zonën e kufizuar të sigurisë deri në momentin e fundit të shitjes në dyqan, LAGs dhe STEBs duhet të mbrohen nga ndërhyrjet e paautorizuara.

9.3.3 Dispozita të detajuara për dispozita sigurie shtesë për furnizimet me LAGs dhe STEBs janë përcaktuar në vendimin zbatues të komisionit C (2015) 8005*.

BASHKËLIDHJA 9-A
DEKLARATË E ANGAZHIMEVE
FURNITORI I NJOHUR I FURNIZIMEVE TË AEROPORTIT

Në përputhje me udhëzimin e MPTT-së nr. 26, datë 20.10.2010, “Mbi rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit”, të ndryshuar, dhe aktet zbatuese të saj,

deklaroj si më poshtë,

- [emri i kompanisë] do të:

a) caktojë një person përgjegjës për sigurinë në kompani; dhe

b) sigurojë se personat me akses në furnizimet e aeroportit marrin trajnim të përgjithshëm të ndërgjegjësimit mbi sigurinë, në përputhje me pikën 11.2.7 të aneksit të kësaj rregulloreje zbatuese, para se t’u jepet akses në këto furnizime. Veç kësaj, për të siguruar se personat që zbatojnë kontrollet e furnizimeve të avionit marrin trajnim, në përputhje me 11.2.3.4 të aneksit të kësaj rregulloreje zbatuese, dhe personat që zbatojnë kontrollet e tjera të sigurisë, në lidhje me furnizimet e avionit, marrin trajnim, sipas 11.2.3.10 të aneksit të kësaj rregulloreje zbatuese; dhe

c) parandalojë aksesin e paautorizuar në ambientet dhe furnizimet e tij të aeroportit; dhe

d) sigurojë në mënyrë të arsyeshme se nuk ka artikuj të ndaluar të fshehur në furnizimet e aeroportit; dhe

e) aplikojë vula që bëjnë të dukshme ndërhyrjet ose mbrojnë fizikisht çdo automjet dhe/ose kontejnerë që transportojnë furnizime të aeroportit (kjo pikë nuk zbatohet gjatë transportimit në zonën ajrore).

Kur përdoret kompani tjetër, që nuk është furnitor i njohur tek operatori i aeroportit për transportimin e furnizimeve, [emri i kompanisë] duhet të sigurojë se të gjitha kontrollet e sigurisë, të listuara më sipër, janë respektuar:

- me qëllim të sigurimit të përputhshmërisë, [emri i kompanisë] do të ofrojë bashkëpunim të plotë gjatë të gjitha inspektimeve, siç kërkohet, dhe ofrojë qasje në të gjitha dokumentet, siç kërkohet nga inspektorët,

- [emri i kompanisë] do të informojë [operatorin e aeroportit] për çdo shkelje serioze të sigurisë dhe për çdo rrethanë të dyshimtë të cilat mund të jenë aktuale për sigurinë e furnizimeve të aeroportit, në veçanti çdo përpjekje për të fshehur artikuj të ndaluar në furnizime,

- [emri i kompanisë] do të sigurojë që i gjithë stafi aktual të ketë kryer trajnimet e duhura, në përputhje me kapitullin 11 të aneksit të kësaj rregulloreje zbatuese, dhe të jenë të vetëdijshëm për përgjegjësitë e tyre lidhur me sigurinë; dhe

- [emri i kompanisë] do të informojë [operatorin e aeroportit] nëse:

a) pushon së operuari; ose

b) më nuk mundet të përmbushë kërkesat e legjislacionit kombëtar.
Pranoj përgjegjësi të plotë për këtë deklaratë.
Përfaqësuesit ligjor:
Emri:
Data:
Nënshkrimi:

10. MASAT E SIGURISË GJATË FLUTURIMIT
Nuk ka dispozita në këtë rregullore.

11. REKRUTIMI DHE TRAJNIMI I STAFIT
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

11.0.1 Autoriteti, operatori aeroportit, transportuesi ajror ose entiteti që punëson persona që zbatojnë, ose janë përgjegjës për zbatimin, e masave për të cilat është përgjegjës, në përputhje me programin kombëtar të sigurisë së aviacionit civil, të përmendur në nenin 8 të udhëzimit të MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, "Mbi rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit", të ndryshuar, dhe akteve zbatuese të tij dhe duhet të sigurojë që këta persona të përmbushin standardet e përcaktuara në këtë kapitull.

11.0.2 Për qëllimet e këtij kapitulli, termi "certifikim" nënkupton një vlerësim zyrtar dhe konfirmim nga ose në emër të Autoritetit të Aviacionit Civil që tregon se personi ka përfunduar me sukses trajnimin aktual dhe se personi zotëron kompetencat e nevojshme për kryerjen e funksioneve që i janë caktuar në një nivel të pranueshëm.

11.0.3 Për qëllimet e këtij kapitulli "shteti i banimit" është çdo shtet në të cilin personi ka banuar në vazhdimësi për 6 muaj e më shumë dhe një "boshllëk" në të dhënat mbi edukimin ose punësimin nënkupton çdo boshllëk prej më shumë se 28 ditë.

11.0.4 Për qëllimet e këtij kapitulli 'kompetencë' nënkupton të jesh në gjendje për të demonstruar njohuri dhe aftësi të përshtatshme.

11.0.5 Kompetencat e fituara nga personat para rekrutimit mund të merren parasysh gjatë vlerësimit të nevojave për trajnim në këtë kapitull.

11.0.6 Kur kompetencat aktuale të kërkuara nga kjo rregullore që nuk janë specifike për sigurinë e aviacionit janë marrë gjatë trajnimit të dhënë jo nga një instruktor i sigurisë së aviacionit, sipas pikës 11.5 të kësaj rregulloreje, dhe/ose gjatë kurseve jo të specifikuara ose aprovuara nga AAC, ato mund të merren në konsideratë kur vlerësohet çdo nevojë trajnimi e përcaktuar në këtë kapitull.

11.0.7 Kur një person ka marrë trajnim dhe ka fituar kompetencat e listuara në pikën 11.2, trajnimi nuk duhet të përsëritet për funksion tjetër përveç se qëllimit të trajnimit periodik.

11.0.8 Për qëllimet e këtij kapitulli "radikalizimi" nënkupton fenomenin e socializimit në ekstremizëm të njerëzve që përqafojnë opinionet, pikëpamjet dhe idetë, të cilat mund të çojnë në terrorizëm.

11.0.9 Për qëllimet e këtij kapitulli dhe pa cenuar ligjet e aplikueshme të Bashkimit dhe të Kombeve, në përcaktimin e besueshmërisë së një individi që i nënshtrohet procesit të përshkruar në pikat 11.1.3 dhe 11.1.4, shtetet anëtare duhet të marrin parasysh të paktën:

a) veprat e referuara në aneksin II, të direktivës (BE) 2016/681, të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit (*); dhe

b) veprat terroriste të referuara në direktivën (BE) 2017/541, të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit (**).

Veprat e renditura në pikën "b" do të konsiderohen si krime skualifikuese.

11.1 REKRUTIMI

11.1.1 Personat që rekrutohen për të zbatuar ose për të qenë përgjegjës për skanimin, aksesin, kontrollin ose kontrolleve të tjera të sigurisë në zonën e kufizuar të sigurisë duhet të kenë kaluar me sukses një kontroll të rreptë të pastërtisë së figurës.

11.1.2 Personat që rekrutohen për të zbatuar, ose për të qenë përgjegjës për zbatimin, skanimin, aksesin ose kontrolle të tjera të sigurisë diku tjetër, përveçse një zone të kufizuar të sigurisë, duhet të kenë përfunduar me sukses kontrollin e pastërtisë së figurës.

Personat që kanë përfunduar një kontroll para punësimit do t'i nënshtrohen një kontrolli historik deri në 30 qershor 2021.

11.1.3 Në përputhje me rregullat e aplikueshme të së drejtës së Bashkimit Evropian dhe ligjeve kombëtare, një kontroll i rreptë i pastërtisë së figurës duhet të paktën:

i. të përcaktojë identitetin e personit në bazë të provave të dokumentuara;

ii. të mbulojë të dhënat penale në të gjitha shtetet e banimit gjatë të paktën 5 viteve të mëparshme;

iii. mbulojnë punësimin, arsimin dhe çdo boshllëk gjatë së paku 5 viteve të mëparshme;

iv. të mbulojë informacionin e fshehtë dhe çdo informacion tjetër relevant në dispozicion të autoriteteve kombëtare kompetente që ata konsiderojnë se mund të jenë relevante për përshtatshmërinë e një personi për të punuar në një funksion që kërkon një kontroll më të rreptë të pastërtisë së figurës.

11.1.4 Në përputhje me rregullat e aplikueshme të Bashkimit Evropian dhe të atyre kombëtare, një kontroll standard i pastërtisë së figurës duhet të kontrolloj:

a) përcakton identitetin e personit në bazë të provave të dokumentuara;

b) të mbulojë regjistrimet kriminale në të gjitha shtetet e banimit gjatë së paku 5 viteve të mëparshme;

c) të mbulojë punësimin, arsimin dhe çdo periudhë boshe gjatë të paktën 5 viteve të mëparshme.

11.1.5 Një kontroll standard i pastërtisë së figurës ose pikat "a" deri "c" të kontrollit të rreptë të pastërtisë së figurës duhet të përfundojë përpara se personi të pajiset me trajnimin fillestar të sigurisë, që përfshin aksesin në informacionin i cili nuk është i disponueshëm për publikun për shkak të ndjeshmërisë së sigurisë. Aty ku është e mundur, pika "d" e një kontrolli të rreptë të sfondit duhet të përfundojë përpara se personi të lejohet të zbatojë, ose të jetë përgjegjës për implementimin e skanimit, akses kontrollit ose kontrolleve të tjera të sigurisë.

11.1.6 Kontrollet e rrepta ose standard të pastërtisë së figurës do të konsiderohen si të pavlefshme, nëse jo të gjitha elementet e specifikuar në pikat 11.1.3 dhe 11.1.4, përkatësisht plotësohen në mënyrë të suksesshme, ose nëse në çdo moment këto elemente nuk sigurojnë nivelin e domosdoshëm të sigurisë së besueshmërisë së individit.

Shtetet anëtare do të përpiqen të krijojnë mekanizma të përshtatshëm dhe efektivë për të siguruar shkëmbimin e informacionit në nivel kombëtar dhe me shtetet e tjera për qëllime të përpunimit dhe vlerësimit të informacionit që ka të bëjë me kontrollin e pastërtisë së figurës.

11.1.7 Kontrollet e pastërtisë së figurës duhet të jenë subjekt i:

a) një mekanizmi të vazhdueshëm për rishikimin e elementeve të përcaktuara në pikat 11.1.3 dhe 11.1.4, nëpërmjet njoftimit të shpejtë tek autoriteti, operatori ose subjekti lëshues, sipas rastit, për çdo dukuri që mund të ndikojë në besueshmërinë e individit. Modalitetet për njoftimin, shkëmbimin e informacionit dhe përmbajtjen e tyre ndërmjet autoriteteve kompetente, operatorëve dhe subjekteve, do të krijohen dhe monitorohen në përputhje me ligjin kombëtar; ose

b) një përsëritje në intervale të rregullta jo më të gjata se 12 muaj për kontrolle të rrepta të pastërti së figurës, ose tre vjet për kontrollet standarde të pastërtisë së figurës.

11.1.8 Procesi i rekrutimit, për të gjithë personat që rekrutohet sipas pikave 11.1.1 dhe 11.1.2, duhet të përfshijë së paku një aplikim me shkrim dhe një fazë intervistimi të disenjuar për të siguruar një vlerësim fillestar të aftësive dhe aftësive.

11.1.9 Personat që rekrutohen për zbatimin e kontrolleve të sigurisë duhet të kenë aftësitë mendore dhe fizike, dhe zotësive të nevojshme për të kryer detyrat e tyre të caktuara në mënyrë

efektive, dhe duhet të bëhen të vetëdijshëm për natyrën e këtyre kërkesave në fillim të procesit të rekrutimit.

Këto aftësi dhe zotësi do të vlerësohen gjatë procesit të rekrutimit dhe para përfundimit të çdo periudhe të provës.

11.1.10 Të dhënat e rekrutimit, përfshirë rezultatet e testeve të vlerësimit, do të mbahen për të gjithë personat e rekrutuar sipas pikave 11.1.1 dhe 11.1.2, për të paktën kohëzgjatjen e kontratës së tyre.

11.1.11 Për të adresuar kërcënimin e brendshëm, dhe pavarësisht nga përmbajtja dhe kompetencat e trajnimit përkatës të stafit të renditur në paragrafin 11.2, programi i sigurisë së operatorëve dhe subjekteve të referuar në nenet 12, 13 dhe 14, urdhrit të ministrit nr. 26, datë 20.10.2010, do të përfshijë një politikë të brendshme të përshtatshme dhe masat e ndërlidhura që rrisin vetëdijen e stafit dhe nxisin kulturën e sigurisë.

11.1.12 Kontrollet e mëparshme, të përfunduara me sukses para 31 dhjetorit 2020, do të mbeten të vlefshme deri në skadimin e tyre ose jo më së vonë se më 30 qershor 2023, cilado datë të jetë më herët.

11.2 TRAJNIMI

11.2.1 Detyrimet e përgjithshme për trajnim

11.2.1.1 Personat duhet të përfundojnë me sukses trajnimin aktual para se të autorizohen për të zbatuar pa mbikëqyrje kontrollet e sigurisë.

11.2.1.2 Trajnimi i personave që kryejnë detyrat e përmendura në pikët 11.2.3.1 deri 11.2.3.5 dhe pika 11.2.4, duhet të përfshijë elemente teorike, praktike dhe elemente të trajnimit në punë.

11.2.1.3 Përmbajtja e kurseve duhet të specifikohet ose aprovohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil para se:

a) instruktori të japë trajnimin e kërkuar nga udhëzimi i MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar, dhe akteve zbatuese të saj; ose

b) trajnimin e bazuar në kompjuter që përdoret për të përmbushur kërkesat e udhëzimit të MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar, dhe akteve zbatuese të saj.

Trajnimi i bazuar në kompjuter mund të përdoret me ose pa mbështetjen e instruktorit ose trajnerit.

11.2.1.4 Regjistrat e trajnimit duhet të ruhen për të gjithë personat e trajnuar të paktën për aq sa kohëzgjatja e kontratave të tyre.

11.2.2 Trajnimi bazik

Trajnimi bazik i personave që kryejnë detyrat e renditura në pikat 11.2.3.1, 11.2.3.4 dhe 11.2.3.5, si dhe në pikat 11.2.4, 11.2.5 dhe 11.5, duhet të rezultojë në kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për aktet e mëparshme të ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil, aktet e terrorizmit dhe kërcënimet aktuale;

b) njohuri për kuadrin ligjor mbi sigurinë e aviacionit;

c) njohuri për objektivat dhe organizimit e sigurimit të aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet për siguri;

d) njohuri për procedurat e kontrollit të hyrjes;

e) njohuri mbi sistemet e kartave të identifikimit në përdorim;

f) njohuri për procedurat e përballjes me personat dhe rrethanat në të cilat personat duhet të sfidohen ose raportohen;

g) njohuri për procedurat e raportimit;

h) aftësi për të identifikuar sendet e ndaluara;

i) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në incidentet lidhur me sigurinë;

j) njohuri se si sjelljet dhe reagimet e njerëzve mund të ndikojnë në performancën e sigurisë; dhe;

k) aftësi për të komunikuar në mënyrë të qartë dhe të besueshëm; dhe

l) njohuritë e elementeve që kontribuojnë në krijimin e një kulture të fuqishme dhe të qëndrueshme të sigurisë në vendin e punës dhe në fushën e aviacionit, duke përfshirë ndër të tjera kërcënimin e brendshëm dhe radikalizimin.

11.2.3 Trajnimet specifike për personat që zbatojnë kontrollet e sigurisë

11.2.3.1 Trajnimi specifik për personat që zbatojnë skanimin e personave, bagazhit të kabinës, sendeve të mbartura dhe bagazhit të hambarit të avionit duhet të rezultojë me kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për konfiguracionin e pikës së kontrollit dhe procesin e skanimit;

b) njohuri për mënyrat e fshehjes së sendeve të ndaluara;

c) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në rastet e zbulimit të sendeve të ndaluara;

d) njohuri për mundësitë dhe kufizimet e pajisjeve të sigurisë ose metodave të kontrollit që përdoren;

e) njohuri për procedurat e reagimit në emergjenca.

Përveç këtyre, kur detyrat e përcaktuara të personit në fjalë e kërkojnë, trajnimi do të rezultojë dhe në këto kompetenca në vijim:

f) aftësi komunikuese, veçanërisht, si të trajtojë pasagjerët me dallimet kulturore dhe ata dukshëm të padisiplinuar;

g) njohuri për teknikat e kërkimit manual;

h) aftësi për të bërë kërkime manuale me një standard mjaftueshëm për të siguruar zbulimin e sendeve të ndaluara të fshehura;

i) njohuri mbi përjashtimet nga skanimi dhe procedurat e veçanta të sigurisë;

j) aftësi për përdorimin e pajisjeve të sigurisë;

k) aftësi për interpretimin e saktë të imazheve të prodhuara nga pajisjet; dhe

l) njohuri mbi kërkesat për mbrojtjen e bagazhit të hambarit të avionit.

11.2.3.2 Trajnimi i personave që zbatojnë skanimin e kargos dhe postës duhet të rezultojë me kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për aktet e mëparshme të ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil, aktet e terrorizmit dhe kërcënimet aktuale;

b) ndërgjegjësimin me kërkesat ligjore përkatëse dhe njohjen e elementeve që kontribuojnë në krijimin e një kulture të fuqishme dhe të qëndrueshme të sigurisë në vendin e punës dhe në fushën e aviacionit, duke përfshirë, ndër të tjera, kërcënimin e brendshëm dhe radikalizimin;

c) njohuri për objektivat dhe organizimin e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet e sigurisë në zinxhirin e furnizimit;

d) aftësi për të identifikuar artikujt e ndaluar;

e) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në rastet e zbulimit të artikujve të ndaluar;

f) njohuri për mundësitë dhe kufizimet e pajisjeve të sigurisë ose metodave të skanimit që përdoren;

g) njohuri për mënyrat e fshehjes së artikujve të ndaluar;

h) njohuri për procedurat e reagimit në emergjenca;

i) njohuri për kërkesat për mbrojtjen e kargos dhe postës;

Përveç këtyre, kur detyrat e përcaktuara të personit në fjalë e kërkojnë, trajnimi do të rezultojë dhe në këto kompetenca në vijim:

j) njohuri mbi kërkesat për skanimin e kargos dhe postës, duke përfshirë përjashtimet dhe procedurat e veçanta të sigurisë;

k) njohuri për metodat më të përshtatshme të skanimit për llojet e ndryshme të kargos dhe postës;

l) njohuri për teknikat e kërkimit manual, me duar;

m) aftësi për të bërë kërkime manuale me duar, me një standard mjaftueshëm për të siguruar zbulimin e artikujve të ndaluar të fshehur;

n) aftësi për të operuar me pajisje të sigurisë;

o) aftësi për interpretimin e saktë të imazheve të prodhuara nga pajisjet; dhe

p) njohuri për kërkesat e transportimit.

11.2.3.3 Trajnimi i personave që zbatojnë skanimin e postës dhe materialeve të transportuesit ajror, furnizimet e fluturimit dhe furnizimet e aeroportit duhet të rezultojë me kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për aktet e mëparshme të ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil, aktet e terrorizmit dhe kërcënimet aktuale;

b) ndërgjegjësimin me kërkesat ligjore përkatëse dhe njohjen e elementeve që kontribuojnë në krijimin e një kulture të fuqishme dhe të qëndrueshme të sigurisë në vendin e punës dhe në fushën e aviacionit, duke përfshirë, ndër të tjera, kërcënimin e brendshëm dhe radikalizimin;

c) njohuri për objektivat dhe organizimin e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet e sigurisë në zinxhirin e furnizimit;

d) aftësi për të identifikuar artikujt e ndaluar;

e) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në rastet e zbulimit të artikujve të ndaluar;

f) njohuri për mënyrat e fshehjes së artikujve të ndaluar;

g) njohuri për procedurat e reagimit në emergjenca;

h) njohuri për mundësitë dhe kufizimet e pajisjeve të sigurisë ose metodave të skanimit që përdoren;

Përveç këtyre, kur detyrat e përcaktuara të personit në fjalë e kërkojnë, trajnimi do të rezultojë dhe në këto kompetenca në vijim:

a) njohuri për teknikat e kërkimit manual, me duar;

b) aftësi për të bërë kërkime manuale me duar, me një standard mjaftueshëm për të siguruar zbulimin e artikujve të ndaluar të fshehura;

c) aftësi për operimin e pajisjeve të sigurisë;

d) aftësi për interpretimin e saktë të imazheve të prodhuara nga pajisjet; dhe

e) njohuri për kërkesat për transportimin.

11.2.3.4 Trajnimet specifike për personat që kryejnë verifikime të automjeteve duhet të rezultojnë me kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për kërkesat ligjore lidhur me verifikimin e automjeteve, duke përfshirë përjashtimet dhe procedurat e veçanta të sigurisë;

b) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në rastet e zbulimit të artikujve të ndaluar;

c) njohuri për mënyrat e fshehjes së artikujve të ndaluar;

d) njohuri për procedurat e reagimit në emergjenca;

e) njohuri për teknikat e verifikimit të automjeteve; dhe

f) aftësi për të kryer verifikime të automjetit me një standard mjaftueshëm për të siguruar zbulimin e artikujve të ndaluar të fshehur.

11.2.3.5 Trajnimi specifik për personat që zbatojnë kontrollin në hyrje në një aeroport, si dhe vëzhgimin dhe patrullimet, duhet të rezultojë me kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për kërkesat ligjore për kontrollin në hyrje, duke përfshirë përjashtimet dhe procedurat e veçanta të sigurisë;

b) njohuri për sistemet e kontrollit të hyrjes, të përdorura në aeroport;

c) njohuri për autorizimet, duke përfshirë kartat e identifikimit dhe lejekalimet e automjeteve, që mundësojnë hyrje në zonat ajrore dhe aftësi për identifikimin e këtyre autorizimeve;

d) njohuri për procedurat e patrullimit dhe për përballimin me persona, dhe rrethanat në të cilat personat duhet të sfidohen ose të raportohen;

e) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në rastet e zbulimit të artikujve të ndaluar;

f) njohuri për procedurat e reagimit në emergjenca; dhe

g) aftësi ndërpersonale, veçanërisht, si të trajtojë pasagjerët me dallimet kulturore dhe ata dukshëm të padisiplinuar;

11.2.3.6 Trajnimi i personave që zbatojnë kërkimet e sigurisë së avionit duhet të rezultojnë me kompetencat e mëposhtme:

a) njohjen me kërkesat ligjore për kërkimet e sigurisë së avionëve dhe të elementeve që kontribuojnë në krijimin e një kulture të fuqishme dhe të qëndrueshme të sigurisë në vendin e punës dhe në fushën e aviacionit, duke përfshirë, ndër të tjera, kërcënimin e brendshëm dhe radikalizimin;

b) njohuri për konfiguracionin e tipit/tipave të avionëve në të cilat personi do të zbatojë kërkimin e sigurisë së avionit;

c) aftësi për të identifikuar artikujt e ndaluar;

d) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në rastet e zbulimit të artikujve të ndaluar;

e) njohuri për mënyrat e fshehjes së artikujve të ndaluar; dhe

f) aftësi për të bërë kërkimin të avionëve për sigurinë me një standard mjaftueshëm për të siguruar zbulimin e artikujve të ndaluar të fshehur.

Përveç këtyre, kur personi mban një kartë identifikimi të aeroportit, trajnimi duhet të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

g) njohuri për aktet e mëparshme të ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil, aktet e terrorizmit dhe kërcënimet aktuale;

h) njohuri për kuadrin ligjor për sigurinë e aviacionit;

i) njohuri për objektivat dhe organizimit e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet për sigurinë;

j) njohuri për konfiguracionin e pikës së skanimit dhe kontrollit dhe procesin e skanimit;

k) ndërgjegjësim për kontrollin e hyrjes dhe procedurat aktuale të skanimit;

l) njohuri për kartën e identifikimit të aeroportit e përdorshme në aeroport.

11.2.3.7 Trajnimi i personave që zbatojnë mbrojtjen e avionëve duhet të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për mënyrën e mbrojtjes dhe parandalimit të aksesit të paautorizuar në avion dhe elementeve që kontribuojnë në krijimin e një kulture të fuqishme dhe të qëndrueshme të sigurisë në vendin e punës dhe në fushën e aviacionit, duke përfshirë ndër të tjera kërcënim të brendshëm dhe radikalizim;

b) njohuri për mënyrën e vulosjes së avionit, nëse aplikohet për personin që merr trajnim;

c) njohuri për sistemet e kartave të identifikimit të përdorura në aeroport;

d) njohuri për procedurat e përballjes me personat dhe rrethanat në të cilat personat duhet të sfidohen ose raportohen;

e) njohuri për procedurat e reagimit në emergjenca.

Përveç këtyre, kur personi mban një kartë identifikimi të aeroportit, trajnimi duhet të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

- njohuri për aktet e mëparshme të ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil, aktet e terrorizmit dhe kërcënimet aktuale;
- njohuri për kuadrin ligjor për sigurinë e aviacionit;
- njohuri për objektivat dhe organizimin e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet për sigurinë;
- njohuri për konfiguracionin e pikës së skanimit dhe kontrollit dhe procesin e skanimit;
- ndërgjegjësim për kontrollin e aksesit dhe procedurat aktuale të skanimit.

11.2.3.8 Trajnimi i personave që zbatojnë pajtueshmërinë e bagazhit duhet të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për aktet e mëparshme të ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil, aktet e terrorizmit dhe kërcënimet aktuale;

b) ndërgjegjësimin me kërkesat ligjore përkatëse dhe njohjen e elementeve që kontribuojnë në vendosjen e një kulture të fuqishme dhe të qëndrueshme të sigurisë në vendin e punës dhe në fushën e aviacionit, duke përfshirë, ndër të tjera, kërcënimin e brendshëm dhe radikalizimin;

c) njohuri për objektivat dhe organizimin e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet e sigurisë;

d) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në rastet e zbulimit të artikujve të ndaluar;

e) njohuri për procedurat e reagimit në emergjenca;

f) njohuri për kërkesat e pajtueshmërisë së pasagjerit dhe bagazhit dhe teknikat;

g) njohuri për kërkesat lidhur me mbrojtjen e materialeve të transportuesit ajror që përdoren për procedimin e pasagjerëve dhe bagazhit.

Përveç kësaj, kur personi është pajisur me një kartë identifikimi të aeroportit, trajnimi duhet të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

h) kuptimin e konfigurimit të pikave të kontrollit dhe të skanimit dhe procesit të skanimit;

i) ndërgjegjësim për kontrollin e hyrjes dhe procedurat aktuale të skanimit;

j) njohuri për kartat e identifikimit të aeroportit që përdoren në aeroport;

k) njohuri mbi procedurat e raportimit;

l) aftësinë për të reaguar në mënyrën e duhur ndaj incidenteve të lidhura me sigurinë;

11.2.3.9 Trajnimi i personave që zbatojnë kontrolle të tjera të sigurisë, përveç skanimit për kargon dhe postën, duhet të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për aktet e mëparshme të ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil, aktet e terrorizmit dhe kërcënimet aktuale;

b) ndërgjegjësimin më kërkesat ligjore përkatëse dhe njohurive të elementeve që kontribuojnë në krijimin e një kulture të fuqishme dhe të qëndrueshme të sigurisë në vendin e punës, dhe në fushën e aviacionit, duke përfshirë, ndër të tjera, kërcënimin e brendshëm dhe radikalizimin;

c) njohuri për objektivat dhe organizimin e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet e sigurisë në zinxhirin e furnizimit;

d) njohuri për procedurat e përballjes me personat dhe rrethanat në të cilat personat duhet të sfidohen ose raportohen;

e) njohuri për procedurat e raportimit;

f) aftësi për të identifikuar artikujt e ndaluar;

g) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në rastet e zbulimit të artikujve të ndaluar;

h) njohuri për mënyrat e fshehjes së artikujve të ndaluar;

i) njohuri për kërkesat për mbrojtjen e kargos dhe postës; dhe*

j) njohuri për kërkesat lidhur me transportimin, nëse aplikohet.

Përveç kësaj, kur personi është pajisur me një kartë identifikimi të aeroportit, trajnimi duhet të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

- kuptimin e konfigurimit të pikave të kontrollit dhe të skanimit, dhe procesit të skanimit;
- ndërgjegjësim për kontrollin e hyrjes dhe procedurat aktuale të skanimit;
- njohuri mbi kartat e identifikimit në përdorim;
- aftësinë për të reaguar në mënyrën e duhur ndaj incidenteve të lidhura me sigurinë.

11.2.3.10 Trajnimi i personave që zbatojnë kontrolle të sigurisë të tjera, përveç skanimit për postën dhe materialet e transportuesit ajror, furnizimet e fluturimit dhe furnizimet e aeroportit, duhet të rezultojë me kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për aktet e mëparshme të ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil, aktet e terrorizmit dhe kërcënimet aktuale;

b) ndërgjegjësimin më kërkesat ligjore përkatëse dhe njohurive të elementeve që kontribuojnë në krijimin e një kulture të fuqishme dhe të qëndrueshme të sigurisë në vendin e punës, dhe në fushën e aviacionit, duke përfshirë, ndër të tjera, kërcënimin e brendshëm dhe radikalizimin;

c) njohuri për objektivat dhe organizimin e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet e sigurisë;

d) njohuri për procedurat e përballjes me personat dhe rrethanat në të cilat personat duhet të sfidohen ose raportohen;

e) njohuri për procedurat e reagimit në emergjenca;

f) aftësi për të identifikuar artikujt e ndaluar;

g) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në rastet e zbulimit të artikujve të ndaluar;

h) njohuri për mënyrat e fshehjes së artikujve të ndaluar;

i) njohuri për kërkesat për mbrojtjen e postës dhe materialeve të transportuesit ajror, furnizimet e fluturimit dhe furnizimet e aeroportit; siç zbatohet;

j) njohuri për kërkesat lidhur me transportimin, nëse zbatohet.

Përveç kësaj, kur personi është pajisur me një kartë identifikimi të aeroportit, trajnimi duhet të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

k) kuptimin e konfigurimit të pikave të kontrollit dhe të skanimit dhe procesit të skanimit;

l) ndërgjegjësimin për kontrollin e hyrjes dhe procedurat aktuale të skanimit;

m) njohuritë mbi kartat e identifikimit në përdorim;

n) aftësinë për të reaguar në mënyrën e duhur ndaj incidenteve të lidhura me sigurinë'.;

11.2.4 Trajnimet specifike për personat që mbikëqyrin drejtpërdrejtë personat që zbatojnë kontrollet e sigurisë (supervizorët)

Trajnimi specifik i supervizorëve duhet që, përveç kompetencave të personave që mbikëqyrin, të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për kërkesat ligjore aktuale dhe si duhet të përmbushen ato;

b) njohuri për detyrën e supervizimit;

c) njohuri për kontrollin e brendshëm të cilësisë;

d) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në rastet e zbulimit të artikujve të ndaluar;

e) njohuri për procedurat e reagimit në emergjenca;

f) aftësi për kujdestarinë dhe trajnim në punë dhe për të motivuar të tjerët.

Përveç këtyre, kur e kërkojnë detyrat e përcaktuara të personit në fjalë, trajnimi do të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

g) njohuri për menaxhimin e konflikteve; dhe

h) njohuri për mundësitë dhe kufizimet e pajisjeve të sigurisë ose metodave të skanimit që përdoren.

11.2.5 Trajnimet specifike për personat me përgjegjësi të përgjithshme në nivelin kombëtar ose lokal (aeroport), të cilët sigurojnë që programi i sigurisë dhe zbatimi i tij të jenë në përputhje me të gjitha dispozitat ligjore (menaxherët e sigurisë).

Trajnimi specifik i menaxherëve të sigurisë duhet të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për kërkesat ligjore aktuale dhe si duhet të përmbushen ato;

b) njohuri për procedurat e brendshme, kombëtare të BE-së dhe ndërkombëtare të kontrollit të cilësisë;

c) aftësi për të motivuar të tjerët;

d) njohuri për mundësitë dhe kufizimet e pajisjeve të sigurisë ose metodave të skanimit që përdoren.

11.2.6 Trajnimi i personave të tjerë që nuk janë pasagjerë dhe që kërkojnë akses të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë

11.2.6.1 Personat e tjerë që nuk janë pasagjerë dhe që kërkojnë akses të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë dhe që s'janë si në pikat 11.2.3 deri 11.2.5 dhe 11.5, duhet të marrin trajnimin e ndërgjegjësimit të sigurisë, para se t'i lëshohet autorizimi që i garanton akses të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë të fitojnë të drejtën e hyrjes së pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë.

Për arsye objektive, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të përjashtojë persona nga ky trajnim i kërkuar nëse aksesi e tyre është kufizuar në zonat e terminalit të aksesueshme nga pasagjerët.

11.2.6.2 Trajnimi për ndërgjegjësimin mbi sigurinë duhet të rezultojë në kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për aktet e mëparshme të ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil, aktet e terrorizmit dhe kërcënimet aktuale;

b) ndërgjegjësimin më kërkesat ligjore përkatëse dhe njohurive të elementeve që kontribuojnë në krijimin e një kulture të fuqishme dhe të qëndrueshme të sigurisë në vendin e punës dhe në fushën e aviacionit, duke përfshirë, ndër të tjera, kërcënimin e brendshëm dhe radikalizimin;

c) njohuri për objektivat dhe organizimin e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet e sigurisë;

d) njohuri për konfiguracionin e pikës së kontrollit dhe skanimit dhe për procesin e skanimit;

e) ndërgjegjësim për kontrollin e hyrjes dhe procedurat aktuale të skanimit;

f) njohuri për kartat e identifikimit të aeroportit që përdoren në aeroport;

g) njohuri për procedurat e raportimit; dhe

h) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në incidentet lidhur me sigurinë.

11.2.6.3 Çdo person që kalon trajnimin për ndërgjegjësimin e sigurisë, duhet të demonstrojë njohuritë për të gjitha çështjet e përmendura në pikën 11.2.6.2, para se t'i lëshohet autorizimi që i garanton akses të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë.

11.2.7 Trajnimi i personave që kanë nevojë për ndërgjegjësim të përgjithshëm mbi sigurinë

Trajnimi i përgjithshëm i ndërgjegjësimit mbi sigurinë do të rezultojë në të gjitha këto kompetenca në vijim:

a) njohuri për aktet e mëparshme të ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil, aktet e terrorizmit dhe kërcënimet aktuale;

b) ndërgjegjësimin me kërkesat ligjore përkatëse dhe njohurive të elementeve që kontribuojnë në krijimin e një kulture të fuqishme dhe të qëndrueshme të sigurisë në vendin e punës, dhe në fushën e aviacionit, duke përfshirë, ndër të tjera, kërcënimin e brendshëm dhe radikalizimin;

c) njohuri për objektivat dhe organizimin e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet e sigurisë;

d) njohuri për procedurat e raportimit; dhe

e) aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në incidentet lidhur me sigurinë;

f) çdo person që kalon trajnimin e përgjithshëm të ndërgjegjësimin mbi sigurisë, duhet të demonstrojë njohuritë për të gjitha çështjet e referuara në këtë pikë para se të marrë detyrën.

Ky trajnim nuk duhet të zbatohet për instruktorët si në pikën 11.5.

11.3 CERTIFIKIMI OSE APROVIMI

11.3.1 Personat që kryejnë detyrat e renditura në pikat 11.2.3.1 deri 11.2.3.5, duhet t'u nënshtrohen:

a) një certifikimi fillestar ose procesit të miratimit; dhe

b) për personat që operojnë në pajisjet me rreze x ose EDS, ricertifikimi së paku çdo 3 vjet; dhe

c) të paktën çdo 5 vite për të gjithë personat e tjerë, ricertifikim ose riaprovim.

Personat që kryejnë detyrat e listuara në pikën 11.2.3.3, mund të përjashtohen nga këto kërkesa nëse janë të autorizuar vetëm për të zbatuar kontrolle vizuale dhe/ose kontrolle manuale, me duar.

11.3.2 Personat që operojnë në pajisjet me rreze x ose EDS duhet, si pjesë e procesit të certifikimit fillestar ose procesit të aprovimit, të kalojnë një test interpretimi të standardizuar të imazhit.

11.3.3 Procesi i ricertifikimit ose riaprovimit, për personat që operojnë me pajisje me rreze x apo EDS, do të përfshijë testin e standardizuar të interpretimit të imazhit, si edhe vlerësimin e performancës operacionale.

11.3.4 Ngelja ose mospërfundimi i suksesshëm të procesit të ricertifikimit ose riaprovimit brenda një afati të arsyeshëm, zakonisht jo më të gjatë se 3 muaj, duhet të rezultojë tërheqjen e të drejtave të sigurisë.

11.3.5 Regjistrat e certifikimit dhe aprovimit duhet të ruhen për të gjithë personat e certifikuar ose miratuar, të paktën për kohëzgjatjen e kontratave të tyre.

11.4 TRAJNIMI PERIODIK

11.4.1 Personat që operojnë me pajisjet me rreze x ose EDS duhet t'u nënshtrohen trajnimeve periodike, që konsistojnë në trajnimin për njohjen e imazheve dhe testimin. Kjo duhet të bëhet në formën e:

a) trajnimit në klasë dhe/ose trajnimit të bazuar në kompjuter; ose

b) trajnimit TIP gjatë punës, me kushtin që një librari TIP me të paktën 6 000 imazhe, siç është specifikuar më poshtë, të përdoret në pajisjet me rreze x ose EDS, dhe personi të punojë me këtë pajisje të paktën gjatë një të tretës së orarit të punës.

Në trajnimet që mbahen në klasë dhe/ose trajnimet e bazuara në kompjuter, personat duhet t'i nënshtrohen një trajnimi dhe testimi për njohje të imazheve për të paktën 6 orë në çdo 6 muaj, duke përdorur, ose:

- një librari me imazhe që përmban të paktën 1 000 imazhe të të paktën 250 artikujve të ndryshëm kërcënues, duke përfshirë imazhe të komponentëve të ndryshëm të artikujve kërcënues, ku për çdo artikull ka fotografi të bëra në kënde të ndryshme dhe të rregulluara për të ofruar një përzgjedhje të paparashikueshme të imazheve nga libraria gjatë trajnimit dhe testit;
- imazhet TIP të humbura më shpesh nga libraria TIP në përdorim, të kombinuara me imazhet e artikujve kërcënues të kapur kohët e fundit, në lidhje me veprimin e tipit të operimit të skanimit dhe që mbulojnë të gjitha tipat e artikujve kërcënues të fundit nëse janë përdorur vetëm një herë për trajnimin e atij skaneruesi të një periudhë më shumë se 3-vjeçare.

Në trajnimet gjatë punës me TIP, libraria TIP duhet të përmbajë të paktën 6 000 imazhe të të paktën 1 500 artikujve kërcënues, duke përfshirë imazhe të komponentëve të ndryshëm të artikujve kërcënues, ku për çdo artikull ka fotografi të bëra në kënde të ndryshme.

11.4.2 Vlerësimi i performancës së skanuesve do të kryhet në fund të çdo periudhe 6-mujore.

Rezultatet e këtij vlerësimi:

a) i jepen personit dhe mbahet kopje;

b) do të përdoren për të identifikuar dobësitë dhe për të informuar trajnimet dhe testimet e ardhshme të përshtatura për t'i adresuar ato dobësi; dhe

c) mund të merren në konsideratë si pjesë e procesit të ricertifikimit ose të riaprovimit;

11.4.3 Personat që kryejnë detyrat e renditura në pikën 11.2, me përjashtim të atyre të përmendur në pikën 11.4.1 dhe 11.4.2, duhet të trajnohen periodikisht, në intervale që janë të mjaftueshme për të siguruar se njohuritë të mirëmbahen dhe freskohen krahas zhvillimeve në fushën e sigurisë.

Trajnimi periodik duhet të kryhet:

a) për kompetencat e fituara gjatë trajnimit fillestar bazik, specifik dhe të ndërgjegjësimit mbi sigurinë, të paktën njëherë në çdo 5 vite ose, në rastet kur kompetencat nuk janë ushtruar për më gjatë se 6 muaj, para rikthimit në detyrën e fushës së sigurisë; dhe

b) për kompetencat e reja ose të zgjeruara, të nevojshme për të siguruar që personat që zbatojnë ose janë përgjegjës për zbatimin e kontrolleve të sigurisë të informohen me kohë për kërcënimet e reja dhe kërkesat ligjore para se të fillojnë t'i zbatojnë ato.

Kërkesat e pikës "a" nuk vlejnë për kompetencat e fituara gjatë trajnimit specifik të cilat nuk janë më të nevojshme për detyrat që kryen personi.

11.4.4 Regjistrat e trajnimit periodik duhet të ruhen për të gjithë personat e trajnuar, të paktën për kohëzgjatjen e kontratave të tyre.

11.5 KUALIFIKIMI I INSTRUKTORËVE

11.5.1 Instruktorët duhet të përmbushin të paktën të gjitha kërkesat e mëposhtme:

a) përfundimin me sukses të një kontrolli të rreptë të kontrollit të pastërtisë së figurës, në përputhje me pikën 11.1.3;

b) kompetencë në teknikat instruksionale;

c) njohuri mbi mjedisin e punës në fushën aktuale të sigurisë së aviacionit;

d) kompetencë në mësimdhënien e elementeve të sigurisë.

Certifikimi duhet të zbatohet të paktën në ata instruktorë të autorizuar për të dhënë trajnimet e përcaktuara në pikat 11.2.3.1 deri në 11.2.3.5, dhe në pikat 11.2.4 (përveç kur ka lidhje me trajnimin e supervizorëve që mbikëqyrin ekskluzivisht personat e referuar në pikat 11.2.3.6 deri në 11.2.3.10) dhe 11.2.5.

"Instruktorët do t'i nënshtrohen ricertifikimit të paktën çdo 5 vjet."

11.5.2 Instruktorët duhet të marrin rregullisht trajnim periodik ose informacion mbi zhvillimet në fushat aktuale.

11.5.3 Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mirëmbajë ose të ketë qasje në listat e instruktorëve që operojnë në Republikën e Shqipërisë.

11.5.4 Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është më tej i kënaqur pasi trajnimi i ofruar nga instruktori mund të rezultojë me pasoja për personat që mbajnë kompetenca aktuale, ose kur dështon kontrolli i pastërtisë së figurës së instruktorit, AAC duhet ose të tërheq aprovimin për kursin e trajnimit ose të sigurojë që instruktori të pezullohet, ose të largohet nga lista e instruktorëve, si të jetë më e përshtatshme. Kur merret ky veprim, AAC duhet të specifikojë, gjithashtu si mund të aplikojë instruktori për të hequr pezullimin, të rivendoset në listën e instruktorëve ose të rivendosë aprovimin e kursit të trajnimit.

11.5.5 Çdo kompetencë e fituar nga një instruktor, në përmbushje të kërkesave të këtij kapitulli, në një shtet anëtar të BE-së, duhet të pranohet në shtetin tjetër anëtar.

11.6 VALIDIMI I SIGURISË SË AVIACIONIT TË BE-së

- Masat e parashikuara në këtë pjesë do të jenë të zbatueshme nga Republika e Shqipërisë si vend i tretë, dhe pas anëtarësimit në Bashkim Evropian, si shtet anëtar i BE-së.

11.6.1 Validimi i sigurisë së aviacionit të BE-së është një proces i standardizuar, i dokumentuar, i paanshëm dhe objektiv për të marrë dhe vlerësuar prova me qëllim përcaktimin e nivelit të pajtueshmërisë së subjektit të validuar me kërkesat e përcaktuara në udhëzimin e MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, dhe aktet zbatuese të saj.

11.6.2 Validimi i sigurisë së aviacionit të BE-së

Validimi i sigurisë së aviacionit të BE-së:

a) mund të jetë një kërkesë për të marrë ose mirëmbajtur statusin ligjor, sipas udhëzimi të MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar, dhe aktet zbatuese të saj;

b) mund të kryhet nga një autoritet përgjegjës i caktuar ose një validues i aprovuar si një validues i sigurisë së aviacionit të BE-së, ose një validues i njohur si ekuivalent i tij, në përputhje me këtë kapitull;

c) duhet për të vlerësuar masat e zbatuara nën përgjegjësinë e subjektit të validuar ose pjesët për të cilat subjekti kërkon validim. Të paktën, ai do të përbëhet nga:

1. një vlerësim i dokumentacionit aktual të sigurisë, duke përfshirë programin e sigurisë të subjektit të validuar ose ekuivalentin; dhe

2. një verifikim të zbatimit të masave të sigurisë së aviacionit, të cilat duhet të përfshijnë një validim në vendndodhje të operimeve aktuale të subjektit të validuar, në mos konstatohet ndryshe;

d) duhet të njihet nga të gjitha shtetet anëtare.

11.6.3 Kërkesat për aprovimin e validuesve të sigurisë së aviacionit të BE-së

11.6.3.1 Shtetet anëtare duhet të aprovojnë validuesit e sigurisë së aviacionit të BE-së, bazuar në kapacitetin e vlerësimit të konformitetit, që duhet të përbëhet:

a) pavarësia nga industria e validuar, në mos është konstatuar ndryshe; dhe

b) kompetenca e personelit të duhur në zonën e sigurisë për t'u validuar dhe, gjithashtu, dhe metodat për të mirëmbajtur kompetencë të tillë në nivelin e referuar në 11.6.3.5; dhe

c) funksionaliteti dhe përshtatshmëria e duhur e proceseve të validimit.

11.6.3.2 Ku është e përshtatshme, aprovimi do të marrë parasysh certifikatat e akreditimit në lidhje me standardet përkatëse të harmonizuara, domethënë me EN-ISO/IEC 17020 në vend të rivlerësimit të kapacitetit e vlerësimit të kapacitetit.

11.6.3.3 Një validues i sigurisë së aviacionit të BE-së mund të jetë individual ose një subjekt ligjor.

11.6.3.4 Organi kombëtar i akreditimit i përcaktuar në pajtueshmëri me Rregulloren (KE) nr. 765/2008, e Parlamentit Evropian dhe Këshillit (1), mund të pajiset me fuqi të plotë për të akredituar kapacitetin e vlerësimit të konformitetit të subjekteve ligjore për të kryer validimin e

sigurisë së aviacionit të BE-së, të adoptojë masa administrative në lidhje me të dhe të zbatojë mbikëqyrjen e aktiviteteve të validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së.

11.6.3.5 Çdo individ i cili kryen validimin e sigurisë së aviacionit të BE-së duhet të ketë kompetencën e duhur dhe të kaluarën e përshtatshme, dhe duhet të plotësojë të gjitha kërkesat e mëposhtme:

a) i janë nënshtruar kontrollit të rreptë të kontrollit të pastërtisë së figurës, në përputhje me pikën 11.1.3;

b) kryen validimin e sigurisë së aviacionit në mënyrë të paanshme dhe objektive, njeh kuptimin e pavarësisë dhe zbaton metoda për të shmangur situatat e konfliktit të interesit në lidhje me subjektin e validuar;

c) ka njohuri të mjaftueshme teorike dhe eksperiencë praktike në fushën e kontrollit të cilësisë, dhe, gjithashtu, aftësi përkatëse dhe zotësi personale për të mbledhur, regjistruar dhe vlerësuar gjetjet bazuar në listën e kontrollit, në veçanti në lidhje me:

1. principet, procedurat dhe teknikat për monitorimin e pajtueshmërisë;

2. faktorët që ndikojnë në performancën njerëzore dhe mbikëqyrjen;

3. rolin dhe fuqitë e validuesit, duke përfshirë dhe konfliktin e interesit;

d) ofron provë për kompetencën e duhur të bazuar në trajnim dhe/ose një minimum eksperiencë pune në lidhje me fushat në vijim:

1. parimet e përgjithshme të sigurisë së aviacionit të Bashkimit Evropian dhe standardet e sigurisë së aviacionit të ICAO-s,

2. standarde specifike të lidhura me aktivitetin e validuar dhe si zbatohen ato në operime;

3. teknologjinë e sigurisë dhe teknikat aktuale për procesin e validimit;

e) i nënshtrohet trajnimit periodik në një frekuencë të mjaftueshme për të siguruar se kompetencat ekzistuese janë mirëmbajtur dhe kompetencat e reja janë fituar për të marrë parasysh zhvillimet në fushën e sigurisë së aviacionit.

11.6.3.6 Autoriteti përkatës ose do të sigurojë vetë trajnimin për validuesit e sigurisë së aviacionit të BE-së, ose do të aprovojë dhe do të mirëmbajë një listë me kurse të përshtatshme për trajnim sigurie.

Autoriteti përkatës duhet të sigurojë vlerësuesit që ai miraton me pjesët përkatëse të legjislacionit dhe programet kombëtare që u referohen operacioneve dhe fushave të tyre.

11.6.3.7 Shtetet anëtare mund të kufizojnë aprovimin e një validuesi të sigurisë së aviacionit të BE-së për të validuar aktivitetet të cilat janë kryer vetëm në territorin e atij shteti anëtar, në emër të autoritetit përkatës të atij shteti anëtar. Në këto raste, kërkesat e pikës 11.6.4.2 nuk zbatohen.

11.6.3.8 Autoriteti përkatës, i cili është përgjegjës për validimin, mund të ndërmarrë validime në respekt të transportuesve ajror, operatorëve apo entiteteve të vendosur nën përgjegjësinë e autoritetit përkatës të një vendi tjetër anëtar, ku është kërkuar specifikisht apo përcaktuar për ta bërë nga ky autoritet.

11.6.4 Njohja dhe ndërprerja e validuesve të sigurisë së aviacionit të BE-së

11.6.4.1 Një validues i sigurisë në aviacion të BE-së:

a) nuk duhet të konsiderohet i aprovuar derisa detajet janë listuar në "databazën e Unionit për zinxhirin prodhues të sigurisë";

b) duhet të mundësojë provë të statusit në emër të autoritetit përgjegjës;

c) mund të mos veprojë për validimin e sigurisë në aviacion në BE nëse mban statusin e validuesit, për sigurinë e zinxhirit të furnizimit në aviacion nën skemave ekuivalente për vendet e treta apo organizatat ndërkombëtare, përveç se në rast aplikimi të pikës 11.6.4.5

Validuesit e sigurisë në aviacion, të listuar në databazën e BE-së për sigurinë e zinxhirit të furnizimit në emër të autoriteteve përkatëse, mund të performojnë validimin e linjave ajrore, operatorët apo entitetet nën përgjegjësinë e autoritetit përkatës.

11.6.4.2 Validuesit e aprovuar të sigurisë së aviacionit të BE-së duhet të njihen nga të gjitha shtetet anëtare.

11.6.4.3 Kur një shtet anëtar nuk është më i bindur që një validues i sigurisë së aviacionit të BE-së plotëson kërkesat e përmendura në pikat 11.6.3.1 ose 11.6.3.5, ai duhet ta tërheq miratimin dhe të heq validuesin nga baza e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit, ose do të informojë autoritetin e caktuar përgjegjës që e ka miratuar atë, duke ndarë informacionin nga ku merr shkas shqetësimi i tij.

11.6.4.4 Shoqatat dhe subjektet e industrisë nën përgjegjësinë e tyre, që operojnë sipas programeve të cilësisë *(quality assurance),* mund të aprovohen si validues të sigurisë së aviacionit të BE-së me kusht që të sigurohet se masat ekuivalente të këtyre programeve sigurojnë validimin në mënyrë të paanshme dhe objektive. Njohja duhet të bëhet me bashkëveprimin e autoriteteve të caktuara përgjegjëse të të paktën dy shteteve anëtare.

11.6.4.5 Komisioni mund të njoh aktivitetet e validuara të kryera nga autoritetet ose validuesit e sigurisë së aviacionit nën juridiksionin e dhe të njohur nga një shtet i botës së tretë ose një organizatë ndërkombëtare ku ai mund të konfirmojë ekuivalencën e validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së. Një listë duhet të mbahet në bashkëlidhjen 6-Fii.

11.6.5 Raporti i validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së (Raporti i validimit)

11.6.5.1 Raporti i validimit do të regjistrojë validimin e sigurisë së aviacionit të BE-së dhe do të përmbaj të paktën:

a) një listë kontrolli të plotësuar e nënshkruar nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së që përfshin, kur kërkohet, komentet nga subjekti i validuar në detajet e nevojshme; dhe

b) deklaratë të angazhimeve, të nënshkruar nga subjekti i validuar; dhe

c) një deklaratë të pavarësisë, në lidhje me subjektin e validuar e nënshkruar nga individi që kryen validimin e sigurisë së aviacionit të BE-së.

11.6.5.2 Validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së do të përcaktojë nivelin e përputhshmërisë me objektivat e përfshira në listën e kontrollit dhe të regjistrojë gjetjet e tij në pjesët e caktuara të listës së kontrollit.

11.6.5.3 Një deklaratë e angazhimeve duhet të deklarojë angazhimin e subjektit të validuar për të vazhduar operimin nën standardet e operimit të validuar në mënyrë të suksesshme.

11.6.5.4 Subjekti i validuar mund të deklarojë marrëveshjen ose mosmarrëveshjen e tij për nivelin e përputhshmërisë së përcaktuar në raportin e validimit. Një deklaratë e tillë do jetë pjesë e pandarë e raportit të validimit.

11.6.5.5 Siglimi manual në secilën faqe mund të zëvendësohet me një nënshkrimin elektronik të të gjithë dokumentit.

11.6.5.6 Raporti duhet të jetë në gjuhën angleze dhe t'i mundësohet autoritetit përkatës, bashkë me entitetit validues, jo më shumë se një muaj pas verifikimit në vend.

Autoriteti përgjegjës duhet të vlerësojë raportin e validimit jo më shumë se gjashtë javë pas marrjes së tij.

Kur raporti ka lidhje me një linjë ajrore, operatori apo entiteti i cili po i nënshtrohet një validimi me qëllim të aprovimit ekzistues që skadon pas periudhës së referuar në paragrafin e mësipërm, autoriteti përgjegjës mund të vendos një periudhë më të gjatë për të përfunduar vlerësimin.

Në këtë rast, vetëm nëse informacioni apo dokumentacioni i mëtejshëm përcaktohet si i nevojshëm për të përfunduar vlerësimin, autoriteti përgjegjës duhet të sigurojë se procesi është kompletuar përpara datës së skadencës së statusit të vlefshmërisë.

Brenda tre muajve nga marrja e raportit, validuesit duhet t'i mundësohet një *feedback* me shkrim referuar cilësisë së raportit, ku është e aplikueshme rekomandime se autoriteti përgjegjës i përcakton të nevojshme. Kur është e aplikueshme një kopje e *feedback*-ut duhet të transmetohet tek autoriteti përkatës i cili ka miratuar validimin.

Për qëllim të aprovimit të linjave të tjera, operatorët dhe entitetet e mundësuar për këtë rregullore nga autoriteti përgjegjës mund të kërkojnë dhe të marrin, brenda 15 ditëve, nga autoriteti përgjegjës që ka hartuar raportin e vlefshmërisë në gjuhën kombëtare apo ka kërkuar që validuesi që bën validimin ta bëj atë, një kopje të raportit të plotë duhet të mundësohet në gjuhën angleze'.

11.7 NJOHJA RECIPROKE E TRAJNIMIT

11.7.1 Çdo kompetencë e fituar nga një person për të plotësuar kërkesat e udhëzimit të MPPT-së nr. 26, datë 20.10.2010, të ndryshuar, dhe aktet e tij zbatuese në një shtet anëtar duhet të njihet në një tjetër shtet anëtar.

BASHKËLIDHJA 11-A

- Masat e parashikuara në këtë pjesë do të jenë të zbatueshme nga Republika e Shqipërisë si vend i tretë, dhe pas anëtarësimit në Bashkim Evropian, si shtet anëtar i BE-së.

DEKLARATA E PAVARËSISË - VALIDUESI I SIGURISË SË AVIACIONIT TË BE-së:

a) konfirmoj që nivelin e përputhshmërisë së subjektit të validuar e kam vendosur në mënyrë të paanshme dhe objektive;

b) konfirmoj që nuk jam, dhe nuk kam qenë gjatë dy viteve të mëparshme, i punësuar nga subjekti i validuar;

c) konfirmoj që nuk kam interes ekonomik apo ndonjë interes tjetër të drejtpërdrejtë ose të tërthortë për rezultatin e aktivitetit të validimit, subjektit të validuar ose degëve të tij;

d) konfirmoj se, nuk kam dhe nuk kam pasur në 12 muajt e mëparshëm asnjë marrëdhënie biznesi, siç është trajnimi dhe konsulenca, me subjektin e validuar në fushat që lidhen me sigurinë e aviacionit, përtej procesit të validimit;

e) konfirmoj se raporti i validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së është bazuar në një vlerësim të plotë të fakteve të dokumentacionit përkatës të sigurisë, që konsistojë në:

- programin e sigurisë së subjekteve të validuara ose ekuivalente, dhe
- një verifikim në vendndodhje të zbatimit të tyre;

f) konfirmoj që raporti i validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së është bazuar në një vlerësim të të gjitha zonave përkatëse të sigurisë mbi të cilat validuesi kërkohet të japë një opinion, në bazë të listës së kontrollit aktuale të BE-së;

g) konfirmoj se kam aplikuar një metodologji që lejon raporte të veçanta të validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së, në lidhje me secilin subjekt të validuar, dhe siguron objektivitetin dhe paanshmërinë e mbledhjes së fakteve dhe vlerësimit, ku disa subjekte validohen në një veprim të përbashkët;

h) konfirmoj që nuk kam pranuar asnjë përfitim financiar ose ndonjë lloj tjetër përfitimi, përveç një tarife të arsyeshme për validimin, si dhe një kompensim për shpenzimet e udhëtimit dhe akomodimit.

Unë pranoj përgjegjësinë e plotë për raportin e validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së.

Emri i subjektit të validuar:
Emri i validuesit të sigurisë së aviacionit të BE-së:
Data:
Firma:

12. PAJISJET E SIGURISË

DISPOZITA E PËRGJITHSHME DHE MIRATIMI I PAJISJEVE TË SIGURISË

12.0.1 Dispozitë e përgjithshme

12.0.1.1 Autoriteti, operatori ose subjekti që përdor pajisje për zbatimin e masave për të cilat është përgjegjës, në përputhje me programin kombëtar të sigurisë së aviacionit civil, siç referohet në nenin 10, të Rregullores (KE) nr. 300/2008, transpozuar me udhëzimin e ministrit nr. 26, datë 20.10.2010, do të sigurojë që pajisjet të plotësojnë standardet e përcaktuara në këtë kapitull.

12.0.1.2 Do të ketë prova rutinë të secilës pjesë të pajisjeve të sigurisë.

12.0.1.3 Prodhuesit e pajisjeve duhet të ofrojnë një koncept të funksionimit dhe pajisjet do të vlerësohen dhe përdoren në përputhje me të.

12.0.1.4 Kur kombinohen disa pajisje sigurie, secila prej tyre duhet të jetë në përputhje me specifikimet e përcaktuara dhe plotësojnë standardet e përcaktuara në këtë kapitull, të dyja të përdorura veçmas ose të kombinuara si një sistem.

12.0.1.5 Pajisjet do të pozicionohen, instalohen dhe mirëmbahen në përputhje me kërkesat e pajisjeve të prodhuesit.

12.0.2 Miratimi i pajisjeve të sigurisë

12.0.2.1 Subjekti i rregullave përcaktuar në pikën 12.0.5, pajisjet e mëposhtme të sigurisë, mund të instalohen pas 1 tetor 2020, vetëm pasi ka marrë "Vula BE" apo shënjimin "Vula e BE në pritje" si shënjues statusi referuar në pikën 12.0.2.5:

a) Pajisja e detektorëve WTMD;

b) Pajisja e sistemeve EDS;

c) Pajisja e mjeteve ETD;

d) Pajisja e sistemeve të mjeteve të LEDS-së;

e) Pajisja e detektorëve metalik MDE;

f) Skanerët e sigurisë;

g) Pajisja e skanerëve të këpucëve;

h) Pajisja e detektorëve EVD'.

12.0.2.2 Komisioni do të miratojë pajisjet e sigurisë, të renditura në 12.0.2.1, dhe do të japë "Vulën e BE".

12.0.2.3 Vula "BE" duhet t'u jepet pajisjeve të sigurisë, të testuara nga qendrat e testimit, të cilat implementojnë masat e kontrollit të cilësisë në përputhje me Procesin e Vlerësimit të Konferencës Evropiane të Sigurisë nën përgjegjësinë e autoritetit përgjegjës.

12.0.2.4 Komisioni mund t'i japë një "Vulë BE" pajisjeve të sigurisë vetëm pasi të ketë marrë raportet për pajisjet në fjalë ose raportet e nivelit 2, nga Procesi i Përbashkët i Vlerësimit të Konferencës Evropiane të Aviacionit Civil.

Komisioni mund të kërkojë informata shtesë në lidhje me raportet e provave.

12.0.2.5 Komisioni mund të japë një "Vulë BE" për pajisjet e sigurisë të konfirmuara nga Procesi i Përbashkët i Vlerësimit të Konferencës Evropiane të Aviacionit Civil. Pajisjet e tilla do të kualifikohen automatikisht nën shënimin "Vulë BE" dhe do të marrin një status të përkohshëm të "Vulës së BE në pritje" deri në miratimin përfundimtar.

Pajisjet e sigurisë me statusin e shënimit "Vula e BE në pritje" do të lejohen për instalim dhe përdorim.

12.0.3 "Vula e BE" dhe baza e të dhënave të Bashkimit Evropian për sigurinë e zinxhirit të furnizimeve - pajisjet e sigurisë

12.0.3.1 Do të futen pajisjet e sigurisë, të renditura në pikën 12.0.2.1, për të cilat është dhënë "Vula e BE" në "Databazën e Bashkimit Evropian për sigurinë e zinxhirit të furnizimeve - pajisjet e sigurisë".

12.0.3.2 "Vula e BE" do të vendoset nga prodhuesit në pajisjet e sigurisë, e miratuar nga komisioni dhe e dukshme në njërën anë.

12.0.3.3 Pajisjet me "Vula e BE" do të instalohen me versionet përkatëse të harduerit dhe softuerit në përshkrim me bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian për sigurinë e zinxhirit të furnizimeve - pajisjet e sigurisë.

12.0.3.4 Pa paragjykuar pikat 12.0.4 dhe 12.0.5, pajisjet e sigurisë me "Vulë e BE" do të njihet për disponueshmërinë, vendosjen dhe përdorimin në Republikën e Shqipërisë.

12.0.3.5 Komisioni do të mirëmbajë "Databazën e Bashkimit Evropian për sigurinë e zinxhirit të furnizimeve - pajisjet e sigurisë".

12.0.3.6 Një hyrje në "Databazën e Bashkimit Evropian për sigurinë e zinxhirit të furnizimeve - pajisjet e sigurisë" duhet të përmbajnë këtë informacion:

a) një identifikues unik alfanumerik;

b) emrin e prodhuesit;

c) emrin e emërtimit (*designation name*);
d) konfigurimin e detajuar me të paktën:
i. versionin harduer;
ii. zbulimin e algoritmit;
iii. nëse është e nevojshme, versioni i softuerit të sistemit;
iv. nëse është e nevojshme, versioni i pajisjes ndihmëse të harduerit; dhe
v. nëse është e nevojshme, koncepti i versionit të operacioneve;
e) standardi i marrë;
f) statusin e pajisjes, duke nisur nga më poshtë:
i. "Vula e BE";
ii. "Vula e BE në pritje";
iii. "Vula e BE e pezulluar";
iv. "Vula e BE e tërhequr";
v. "Vula e BE e vjetruar";
g) datën e lëshimit të statusit të pajisjes.

12.0.4 Pezullimi dhe tërheqja e shënimit "Vula e BE"

12.0.4.1 Me kërkesë të shteteve anëtare ose me iniciativë të tij, Komisioni mund të pezullojë shënimin "Vulën e BE" dhe statusi i shënimit "Vula e BE në pritje" e pajisjeve të sigurisë pa njoftim paraprak kur ajo merr informacion që tregon se pajisjet nuk përmbushin standardin për të cilin kanë qenë aprovuar. Duke vepruar kështu, Komisioni rifreskon statusin në "Databazën e Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimeve - pajisjet e sigurisë" në përputhje me rrethanat.

12.0.4.2 Pajisjet e sigurisë me statusin "Vula e BE" ose "Vula e BE në pritje" e të cilave është pezulluar nuk mund të vendosen më dhe pjesët e instaluara tashmë do të operohen me shtimin e masave kompensuese, sipas rastit.

12.0.4.3 Me kërkesë të shteteve anëtare ose me iniciativë të tij, Komisioni mund të tërheqë shënimin "Vulën e BE" ose statusin e shënimit "Vula e BE në pritje" të pajisjeve të sigurisë kur nuk është më i kënaqur që pajisjet e sigurisë plotësojnë standardin për të cilin është aprovuar.

12.0.4.4 Pajisjet e sigurisë me shënimin "Vula e BE" ose "Vula e BE në pritje" e të cilave është tërhequr ose është vjetruar nuk mund të operohet më nga data e lëshimit të statusit siç është regjistruar në "Bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian për sigurinë e zinxhirit të furnizimeve - pajisjet e sigurisë".

12.0.4.5 Komisioni mund të rikthejë statusin e shënimit "Vula e BE" ose "Vula e BE në pritje" kur të ketë marrë informacion që pajisjet plotësojnë përsëri standardin për të cilin është aprovuar.

12.0.5 Masa më të rrepta për pajisjet e sigurisë dhe miratimin kombëtar

12.0.5.1 Republika e Shqipërisë mund të shmang parimin e njohjes reciproke duke aplikuar masa më të rrepta në pajisjet e sigurisë. RSH-ja do të njoftojë Komisionin për këto masa, miratimet e tyre për pajisjet e sigurisë dhe hapat e ndërmarra për të siguruar që pajisjet e sigurisë që ata miratojnë plotësojnë standardet e përcaktuara në këtë kapitull.

12.0.5.2 Republika e Shqipërisë mund të shmangë parimin e njohjes reciproke duke aplikuar mekanizmin e miratimit kombëtar të pajisjeve të sigurisë. RSH-ja do të njoftojë Komisionin për këtë mekanizëm dhe hapat shtesë të ndërmarra për të siguruar që pajisjet e sigurisë plotësojnë standardet e përcaktuara në këtë kapitull.

12.0.5.3. Pajisja e sigurisë, aprovuar në nivel kombëtar mbi bazën e pikës 12.05.5.1 apo 12.0.5.2, nuk duhet të marrë automatikisht "Vula e BE".

12.1 PAJISJA E DIKTIMIT TË METALIT DUKE KALUAR PËRMES SAJ

12.1.1 Parimet e përgjithshme

12.1.1.1 Pajisja e diktimit të metalit duke kaluar përmes saj (WTMD) duhet të jenë në gjendje të diktojë dhe tregojë me anë të alarmit të paktën sendet metalike të specifikuara, individualisht dhe të kombinuara.

12.1.1.2 Diktimi nga WTMD duhet të jetë i pavarura nga pozicioni dhe orientimi i sendit metalik.

12.1.1.3 WTMD duhet të jetë e fiksuar në një bazë të ngurtë/të fortë.

12.1.1.4 WTMD duhet të ketë një tregues vizual ku tregohet që pajisja është në operim.

12.1.1.5 Mjetet për ndryshimin e opsioneve të zbulimit të UZM-së duhet të mbrohen dhe në to të kenë qasje vetëm personat e autorizuar.

12.1.1.6 WTMD duhet të japë së bashku alarm vizual dhe zanor kur të zbulojë sendet metalike të përmendura në pikën 12.1.1.1. Të dy tipat e alarmeve duhet të jenë në gjendje të vërehen në distancë prej 2 metrash.

12.1.1.7 Alarmi vizual duhet të tregojë fuqinë e sinjalit të diktuar nga WTMD.

12.1.2 Standardet për WTMD

12.1.2.1 Të gjitha pajisjet WTMD që përdoren për skanimin e personave të tjerë përveç pasagjerëve duhet të përmbushin standardin 1.

12.1.2.2 Të gjitha pajisjet WTMD që përdoren për skanimin e pasagjerëve duhet të përmbushin standardin 2.

12.1.3 Kërkesat shtesë për WTMD

Të gjitha pajisjet WTMD, për të cilat një kontratë instalimi është vendosur prej 5 janarit 2007, duhet të jenë në gjendje të:

a) gjenerojnë një sinjal zanor dhe/ose vizual në një përqindje të personave që gjatë kalimit nëpër WTMD nuk kanë shkaktuar ndezjen e alarmit të përmendur në pikën 12.1.1.1. Ajo duhet të jetë në gjendje të përcaktojë përqindjen; dhe

b) numërojnë personat e skanuar, duke përjashtuar të gjithë personat që kalojnë nëpër WTMD në drejtimin e kundërt; dhe

c) numërojnë alarmet; dhe

d) llogarisin numrin e alarmeve si përqindje të personave të skanuar.

12.1.4 Kërkesat shtesë për WTMD të përdorura në kombinim me pajisjen e diktimit të metalit në këpucë (SMD)

12.1.4.1 Të gjitha pajisjet WTMD që përdoren në kombinim me pajisen e diktimit të metalit në këpucë (SMD) duhet të jenë në gjendje të diktojnë dhe të tregojnë, me anë të një treguesi vizual, të paktën sendet e specifikuar metalik, si individualisht ashtu dhe në kombinim, dhe kjo duhet të korrespondojë me gjatësinë në të cilën sendi (sendet) janë gjetur në personin që kalon përmes pajisjes. Kjo do të zbatohet pavarësisht tipit ose numrit të sendeve dhe orientimit të tyre.

12.1.4.2 Të gjitha pajisjet WTMD që përdoren në kombinim me pajisen e diktimit të metalit në këpucë (SMD) do të jenë në gjendje të zbulojnë dhe të tregojnë të gjitha alarmet e gjeneruara nga sendet metalik në një person në të paktën dy zona. Zona e parë do të korrespondojë me pjesën e poshtme të këmbëve të një personi dhe do të jetë midis dyshemesë dhe një maksimumi prej 35 cm sipër dyshemesë. Të gjitha zonat e tjera do të jenë sipër zonës së parë.

12.2 PAJISJA E DORËS PËR DIKTIMIN E METALIT (HHMD)

12.2.1 Pajisja e dorës për diktimin e metalit (HHMD) duhet të jenë në gjendje të diktojë sendet metalike prej hekuri dhe jo të hekurta (aliazhe). Diktimi dhe identifikimi i pozicionit të metalit të diktuar duhet të tregohet nga pajisja me anë të një alarmi.

12.2.2 Mjetet për ndryshimin e opsioneve të ndjeshmërisë së HHMD-ve duhet të mbrohen dhe në to të kenë qasje vetëm personat e autorizuar.

12.2.3 HHMD-ja duhet të japë alarm zanor kur të diktojë sende metalike. Alarmi duhet të jetë i dëgjueshëm në distancë prej 1 metër.

12.2.4 Performanca e HHMD-ve nuk duhet të ndikohet nga burimet e ndërhyrjeve.

12.2.5 HHMD-ja duhet të ketë një tregues vizual ku tregohet që pajisja është në operim.

12.3 PAJISJA ME RREZE X (SKANERI)

12.3.1 Të gjitha pajisjet e instaluara nga 1 janar 2023 duhet të përdoret për skanimin e kargos dhe postës, si dhe postës së transportuesit ajror dhe materialet e transportuesit, të cilat janë subjekt i kontrollit të sigurisë, në përputhje me kapitullin 6, duhet të jenë *multiview*.

Autoriteti përgjegjës, për arsye objektive, mund të lejojë përdorimin e pajisjes X-ray, një pamje të instaluar para datës 1 janar 2023 deri në datat e mëposhtme:

a) Një pamje X-ray pajisja e instaluar, përpara 1 janar 2016 deri në 31 dhjetor 2025, si datën e fundit;

b) Një pamje X-ray pajisja e instaluar, nga 1 janar 2016, për një periudhë maksimumi 10-vjeçare nga data e instalimit apo deri më 31 dhjetor 2027, kushdo që është më e hershmja;

Autoriteti përgjegjës duhet të informojë komisionin kur aplikon provizione të paragrafit të dytë.

12.4 PAJISJA ME SISTEME TË DIKTIMIT TË EKSPLOZIVIT (EDS)

12.4.1 Parimet e përgjithshme

12.4.1.1 Pajisja me sisteme të diktimit të eksplozivit (EDS) duhet të jetë në gjendje të tregojë, me anë të një alarmi, sasitë e specifikuara dhe më të larta të materialit eksploziv që përmbahet në një bagazh ose në dërgesa të tjera.

12.4.1.2 Diktimi duhet të bëhet pavarësisht formës, pozicionit ose orientimit të materialit eksploziv.

12.4.1.3 EDS-ja duhet të japë alarm në secilën prej rrethanave të mëposhtme:

- kur ajo dikton material eksploziv; dhe
- kur ajo dikton prezencën e një sendi që po parandalon diktimin e materialit eksploziv; dhe
- kur një çantë ose dërgesë ka përmbajtje me densitet të lartë që nuk mund ta analizojë.

12.4.2 Standardet për EDS-në

12.4.2.1 Të gjitha pajisjet EDS duhet të plotësojnë kërkesat e mëposhtme:

a) pajisja e instaluar përpara 1 shtator 2014, duhet të plotësojnë të paktën standardin 2;

b) pajisja e instaluar përpara 1 shtator 2014 deri më 31 gusht 2022, duhet të paktën të arrij standardin 3;

c) pajisja e instaluar përpara 1 shtator 2022 deri në 31 gusht 2026, duhet të paktën të arrijnë standardin 3.1;

d) pajisja e instaluar nga 1 shtator 2026, duhet të paktën të arrijë standardin 3.2.

12.4.2.2 Standardi 2 skadon në 1 shtator 2021.

12.4.2.3 Për qëllim të lejimit të zgjatjes së përdorimit të EDS-së, standardi 2 duhet të ketë katër kategori aeroporti:

a) kategoria I - aeroport me më shumë se 25 milion pasagjer 2019;

b) kategoria II - aeroport me shërbime të skeduluara për të paktën 1 nga vendet e treta, të listuara në bashkëlidhjen 5-A të kësaj rregulloreje, me përjashtim të UK-së dhe Irlandës së Veriut;

c) kategoria III - aeroport me volum të lartë të trafikut në 2019, në vendet anëtare ku nuk janë listuar nën kategorinë I dhe II;

d) kategoria IV - aeroportet e tjera.

12.4.2.5 Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lejojë përdorimin e standardeve 2 EDS, që nga 1 shtator 2021, në përputhje me tabelën e mëposhtme deri në:

	Standard 2 EDS pajisje e instaluar përpara 1 janarit 2011	**Standard 2 EDS pajisje e instaluar mes 1 janarit 2011 dhe 1 shtatorit 2014**
Aeroport i kategorisë I	1 mars 2022	1 mars 2023
Aeroport i kategorisë II dhe III	1 shtator 2022	1 shtator 2023
Aeroport i kategorisë IV	1 mars 2023	1 mars 2024

12.4.2.5 Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të informojë komisionin kur lejon përdorimin e EDS standard 2, për të vijuar që nga 1 shtator 2021.

12.4.2.6 Të gjitha pajisjet EDS të përcaktuara për të skanuar pajisjet e bagazhit duhet të arrijnë minimalisht standardin C1.

12.4.2.7 Të gjitha pajisjet EDS të përcaktuara për të skanuar pajisjet e bagazhit që përmbajnë kompjuter të lëvizshëm dhe mjete të mëdha elektrike duhet të arrijnë të paktën standardin C2.

12.4.2.8 Të gjitha pajisjet EDS të përcaktuara për të skanuar bagazhet e kabinës që përmbajnë kompjuter të lëvizshëm dhe pajisje të tjera elektrike të mëdha, si dhe LAGS duhet të arrijnë të paktën minimumin e standardit C3.

12.4.2.9 Të gjitha pajisjet EDS që përmbushin standarde C3 duhet të konsiderohen ekuivalente të pajisjeve LEDS, që të paktën arrijnë standardin 2 të skanimit LAGS.

12.4.3 Kërkesat për cilësinë e imazheve të EDS-ve

Nuk ka dispozita në këtë rregullore.

12.5 PROJEKTIMI I IMAZHEVE KËRCËNUESE (TIP)

12.5.1 Parimet e përgjithshme

Projeksioni i imazheve kërcënuese (TIP) duhet të jetë në gjendje të projektojë imazhe të kombinuara kërcënuese (CTI) ose imazhe kërcënuese virtuale (FTI).

CTI-të janë imazhe me rreze x, të çantave ose dërgesave të tjera, që përmbajnë artikuj kërcënues.

FTI-të janë imazhe me rreze x të artikujve kërcënues, të cilat janë projektuar në imazhet me rreze x, të çantave ose dërgesave të tjera që skanohen.

Artikujt kërcënues duhet të shfaqen në brendësi të imazheve me rreze x të çantave ose dërgesave të tjera të shpërndara njëtrajtësisht dhe jo në një pozicion të fiksuar.

Duhet të jetë në gjendje të përcaktojë përqindjen e CTI-ve dhe FTI-ve që do të projektohen.

Kur përdoren CTI:

a) koncepti i operimit duhet të sigurojë se skaneruesi nuk mund të shoh çanta ose dërgesa të tjera të paraqitura në pajisjet me rreze x ose EDS dhe nuk mund të përcaktojë nëse një CTI është ose mund të projektohet tek ai/ajo; dhe

b) sistemi TIP dhe madhësia e librarisë duhet të sigurojë në mënyrë të arsyeshme se skaneruesi nuk është ekspozuar ndaj të njëjtit CTI përsëri brenda 12 muajsh.

Kur CTI TIP është vendosur me pajisjet EDS të përdorura ekskluzivisht për skanimin e bagazheve të hambarit, kërkesa në pikën "b" zbatohet vetëm nga data 1 shtator 2020.

12.5.1.2 TIP-i nuk duhet të pengojë performancën dhe funksionimin normal të pajisjes me rreze X.

Skaneruesit nuk do t'i jepet asnjë indikacion se CTI-të ose FTI-të do të projektohen ose janë projektuar derisa paraqitet mesazhi në përputhje me pikën 12.5.2.2.

12.5.1.3 Mjetet për menaxhimin e TIP-it duhet të mbrohen dhe në to duhet të kenë qasje vetëm personat e autorizuar.

12.5.1.4 Duhet të përcaktohet një administrator i TIP-it përgjegjës për menaxhimin e konfigurimit të sistemit TIP.

12.5.1.5 Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të monitorojë rregullisht zbatimin e duhur të sistemeve TIP dhe të sigurojë se sistemet janë konfiguruar siç duhet, duke përfshirë projeksionet reale dhe përkatëse të CTI-ve dhe FTI-ve kur përdoren, janë në përputhje me kërkesat dhe kanë librari të përditësuar të imazheve.

12.5.2 Përbërja e TIP-it

12.5.2.1 TIP-i duhet të përbëhet nga të paktën:

a) një librari të CTI-ve ose FTI-ve; dhe

b) një mjet për paraqitjen e mesazheve dhe për fshirjen e mesazheve; dhe

c) një mjeti për regjistrimin dhe paraqitjen e rezultateve të përgjigjeve të skaneruesve individual.

12.5.2.2 TIP-i duhet t'i paraqesë një mesazh skaneruesit në secilën nga rrethanat e mëposhtme:

a) kur skaneruesi ka reaguar dhe një CTI ose FTI është projektuar;

b) kur skanuesi nuk ka reaguar dhe një CTI ose FTI është projektuar;

c) kur skanuesi ka reaguar dhe CTI-ja ose FTI-ja nuk është projektuar;

d) kur tentimi për të projektuar një CTI ose FTI ka dështuar dhe është parë nga skanuesi.

Mesazhi duhet të paraqitet në një mënyrë që nuk e pengon pamjen e imazhit të çantës ose dërgesës së cilës i referohet.

Mesazhi do të paraqitet në pajisje derisa skanuesi ta fshijë atë. Në rastin e pikave "a" dhe "b" mesazhi do të paraqitet së bashku me CTI-në ose FTI-në.

12.5.2.3 Aksesi në pajisjet që kanë të instaluar dhe shfrytëzojnë TIP-in duhet të bëhet me futjen e një identifikuesi unik nga skanuesi.

12.5.2.4 TIP-i, gjithashtu, duhet të jetë në gjendje të ruajë rezultatet e reagimeve të skaneruesve individualë, për një periudhë minimale prej 12 muajsh dhe në një formë që mundëson gjenerimin e raporteve.

12.6 PAJISJA PËR DIKTIMIN E GJURMËS SË EKSPLOZIVIT (ETD)

12.6.1 Pajisja ETD duhet të jetë në gjendje të mbledhë dhe të analizojë nivelet e gjurmës së grimcave në, ose avullin nga, sipërfaqet e kontaminuara ose në përmbajtjen e bagazhit ose dërgesave dhe të tregojë me anë të një alarmi për prezencën e gjurmëve të eksplozivit. Për qëllimin e këtij skanimi, ajo duhet të plotësojë kërkesat e mëposhtme:

a) artikujt për një përdorim nuk duhet të përdoren përtej rekomandimeve të prodhuesit të tyre ose nëse performanca e mallrave të konsumit duket sikur është përkeqësuar me përdorimin e tij;

b) pajisja ETD duhet të përdorur vetëm në një mjedis për të cilin pajisja është aprovuar për përdorim.

Duhet të ketë standarde për set-in e ETD-së për mostra grimcash dhe avuj. Kërkesat e detajuara për këto standarde janë përcaktuar në vendimin zbatues të komisionit C (2015) 8005*.

12.6.2 Standardi për pajisjet ETD që përdorin mostra grimcash duhet të zbatohen në pajisjet ETD të vendosura nga 1 shtator 2014.

12.6.3 Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lejojë që pajisjet ETD të mos jenë të certifikuara, por të jenë në përputhje me bashkëlidhjen 12-L që ishte vendosur përpara datës 1 korrik 2014 dhe shembujt e veçantë të pajisjeve ETD të vazhdojnë të përdoren deri më 1 korrik 2021.

12.7 PAJISJET PËR SKANIMIN E LËNGJEVE, AEROSOLËVE DHE XHELËS (LAGs)

12.7.1 Parimet e përgjithshme

12.7.1.1 Pajisjet LEDS që përdoren për skanimin e lëngjeve, aerosolëve dhe xhelës duhet të jenë në gjendje të diktojnë dhe sinjalizojnë, përmes alarmit, sasitë individuale të specifikuara dhe të larta të materialeve kërcënuese në LAGs.

12.7.1.2 Pajisja duhet të përdoret në një mënyrë që të sigurohet që kontejneri është pozicionuar dhe orientuar që të sigurohet se aftësitë diktuese janë shfrytëzuar plotësisht.

12.7.1.3 Pajisja duhet të jap` alarm në secilën prej rrethanave të mëposhtme:

a) kur zbulon material kërcënues;

b) kur dikton praninë e një sendi që parandalon diktimin e materialit kërcënues;

c) kur nuk mund të vlerësojë nëse LAG është i parrezikshëm apo jo;

d) kur përmbajtja e çantës së skanuar është shumë e dendur për t'u analizuar.

12.7.2 Standardet për pajisjet e skanimit të LAGs

12.7.2.1 Ekzistojnë tri standarde për pajisjet e skanimit të LAGs. Kërkesat e detajuara për këto standarde janë të përcaktuara në vendimin zbatues të komisionit C (2015) 8005.

12.7.2.2 Të gjitha pajisjet LEDS duhet të plotësojnë standardin 2.

12.8 METODAT E SKANIMIT QË PËRDORIN TEKNOLOGJI TË REJA

12.8.1 Në analogji me shtetet anëtare të BE-së, Republika e Shqipërisë mund të lejojë një metodë të skanimit, e cila nuk është përfshirë në këtë rregullore, me teknologji të re me kusht që:

a) ajo të përdoret për të vlerësuar një metode të re të skanimi; dhe

b) se nuk do të ndikojë negativisht në nivelin e përgjithshëm të arritur të sigurisë; dhe

c) informacionet përkatëse se po testohet një metodë e re do t'u jepen atyre që ndikohen, duke përfshirë pasagjerët.

12.8.2 Para paraqitjes së planit, shteti anëtar që do të paraqesë metodën e re duhet të informojë me shkrim komisionin dhe shtetet e tjera anëtare për metodën e propozuar të skanimit që parashikon të lejoj, duke bashkëlidhur një vlerësim që tregon se si ai garanton që zbatimi i teknologjisë së re plotëson kërkesën e pikës 12.8.1, "b". Njoftimi duhet, gjithashtu, të përmbajë

informacion të detajuar për vendndodhjen ku metoda e re planifikohet të përdoret dhe kohëzgjatjen e parashikuar për periudhën e vlerësimit.

Po ashtu edhe për zbatimin e pikave 12.8.3; 12.8.4; 12.8.5; 12.8.6; 12.8.7.

12.9 QENTË PËR DIKTIMIN E EKSPLOZIVIT

12.9.1 Parimet e përgjithshme

12.9.1.1 Një qen për diktimin e eksplozivit (EDD) duhet të jetë në gjendje të diktojë dhe tregojë sasi të veçanta dhe të larta të materialit eksploziv.

12.9.1.2 Diktimi duhet të jetë i pavarura nga forma, pozicioni ose orientimi i materialit eksploziv.

12.9.1.3 Një EDD duhet të alarmojë në formën e një përgjigjeje pasive, kur ai dikton materiale eksplozive të bashkëlidhjes 12-D, të vendimit zbatues të komisionit C (2015) 8005*.

12.9.1.4 Një EDD dhe instruktori tij mund të përdoren për të skanuar nëse janë aprovuar të dy në mënyrë të pavarura dhe në kombinim si një skuadër.

12.9.1.5 Një EDD dhe instruktori tij duhet të jenë subjekt i trajnimit fillestar dhe periodik për të siguruar se kompetencat e kërkuara janë mësuar dhe mirëmbajtur dhe, kur është e kërkuar, janë mësuar kompetenca të reja.

12.9.1.6 Një skuadër EDD, të përbërë nga një EDD dhe instruktori tij, duhet të kalojë në mënyrë të suksesshme një kurs trajnimi në mënyrë që të aprovohet.

12.9.1.7 Një skuadër EDD duhet të aprovohet nga ose në emër të AAC-së.

12.9.1.8 Pas aprovimit nga AAC-ja i autoritetit përgjegjës të caktuar, një skuadër EDD mund të përdoret për skanim sigurie duke përdorur vrapim të lirë ose metodën për gjurmimin e aromës së eksplozivit në largësi.

12.9.2 Standardet për EDD

12.9.2.1 Një skuadër EDD e përdorur për skanimin e personave, bagazheve të kabinës, artikujve të mbajtur nga një person tjetër përveç pasagjerëve, automjeteve, avionit, furnizimet në fluturim dhe furnizimet e aeroportit, dhe zonat e kufizuara të sigurisë së një aeroporti duhet t'i përkasë standardit 1 të diktimit.

12.9.2.2 Një skuadër EDD e përdorur për skanimin e bagazheve të hambarit, postës së transportuesit ajror, materialeve të transportuesit ajror, kargos dhe postës duhet t'i përkasë standardit 2 të diktimit.

12.9.2.3 Një skuadër EDD e aprovuar për të diktuar materialet eksplozive, duke përdorur metodën për gjurmimin e aromës së eksplozivit në largësi, mund të përdoret vetëm në skanimin e kargos dhe jo hapësirat e tjera të përfshira në standardin 2.

12.9.2.4 Një EDD i përdorur për të skanuar materiale eksplozive duhet të jetë pajisur me mjetet e duhura për të lejuar identifikimin unik të EDD.

12.9.2.5 Një EDD i përdorur për zbulimin e materialeve eksplozive duhet të pajiset me mjete të përshtatshme për të lejuar identifikimin unik të EDD.

12.9.2.6 Një EDD i aprovuar për metodën e vrapit të lirë duhet të ketë vetëm një instruktor. Një instruktor mund të aprovohet për të drejtuar maksimalisht dy EDD.

12.9.2.7 Një EDD i aprovuar për metodën për gjurmimin e aromës së eksplozivit në largësi duhet të drejtohet nga së shumti 2 instruktorë për EDD.

12.9.3 Kërkesat e trajnimit

Detyrimet e përgjithshme të trajnimit

12.9.3.1 Trajnimi i një skuadre EDD duhet të përmbajë elemente teorike, praktike dhe trajnim gjatë punës.

12.9.3.2 Përmbajtja e kurseve të trajnimit duhet të jetë e specifikuar ose e aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

12.9.3.3 Trajnimi duhet të drejtohet nga ose në emër të autoritetit përkatës duke përdorur instruktorët e kualifikuar, sipas pikës 11.5.

12.9.3.4 Qentë që do të trajnohen për diktimin e eksplozivëve duhet të jenë qen që përdoren vetëm për një qëllim.

12.9.3.5 Gjatë trajnimit, duhet të përdoren materiale ndihmëse trajnimi që përfaqësojnë materialet eksplozive.

12.9.3.6 Trajnimi duhet t'i sigurohet çdo personi që trajton materialet ndihmëse të trajnimit për të parandaluar ndotjen.

Trajnim fillestar për skuadrat EDD

12.9.3.7 Trajnimi fillestar për skuadrën EDD duhet të përfshijë trajnim praktik në mjedisin e punës së vërtetë.

Trajnim periodik për skuadrat EDD

12.9.3.9 Një EDD dhe instruktori tij duhet të jenë subjekt i kërkesave të trajnimit periodik, individual dhe në kombinim si një skuadër.

12.9.3.10 Trajnimi periodik duhet të mirëmbajë kompetencat ekzistuese të kërkuara nga trajnimi fillestar dhe ato të fituara gjatë zhvillimeve të sigurisë.

12.9.3.11 Trajnimi periodik për një skuadër EDD duhet të performohet në intervale minimale çdo 6 javë. Kohëzgjatja minimale e trajnimit të përsëritur duhet të jetë jo më pak se 4 orë në çdo periudhë 6-javore.

Të dhënat e trajnimit të skuadrës EDD

12.9.3.12 Të dhënat për trajnimin fillestar dhe periodik duhet të mbahen për EDD dhe trajnerin e tij minimalisht për kohëzgjatjen e kontratës së punësimit dhe ato duhet të jenë në dispozicion për AAC autoritetin përkatës në rast kërkese.

Trajnimi operacional për skuadrat e EDD

12.9.3.13 Kur EDD-së i caktohen detyra skanimi, EDD-ja duhet t'i nënshtrohet trajnimeve operacionale për të siguruar se arrin performancën e duhur.

12.9.3.14 Trajnimi operacional duhet të kryhet vazhdimisht në mënyrë të rastësishme gjatë periudhës së shpërndarjes dhe do të masë performancën e zbulimit të EDD-së me anë të materialeve ndihmëse të aprovuara të trajnimit.

12.9.4 Procedurat e aprovimit

12.9.4.1 Procedura e aprovimit duhet të sigurojë se të gjitha kompetencat në vijim janë të rregullta:

a) aftësia e EDD-së për të arritur performancën e përcaktuar të duhur;

b) aftësia e EDD-së për të dhënë një indikacion pasiv në lidhje me prezencën e materialeve eksplozive;

c) aftësia e EDD-së dhe stërvitësit të tij për të punuar si skuadër në mënyrë efikase;

d) aftësia e instruktorit për të drejtuar në mënyrën e duhur EDD-në, të interpretojë dhe t'i përgjigjet në mënyrën e përshtatshme reagimeve të EDD-së për prezencën e një materiali eksploziv.

12.9.4.2 Procedura e aprovimit duhet të simulojë secilën nga hapësirat e punës në të cilat duhet të punojë një skuadër EDD.

12.9.4.3 Skuadra e EDD-së duhet të përfundojë në mënyrë të suksesshme trajnimin në secilën fushë për të cilën kërkohet aprovim.

12.9.4.4 Vlefshmëria e secilës periudhë aprovimi nuk duhet të jetë më e gjatë se 12 muaj.

12.9.5 Kontrolli i cilësisë

Nuk ka dispozita në këtë rregullore.

12.9.6 Metodologjia e skanimit

Nuk ka dispozita në këtë rregullore.

12.10 PAJISJET PËR ZBULIMIN E METALEVE (MDE)

Nuk ka dispozita në këtë rregullore.

12.11 SKANERËT E SIGURISË

12.11.1 Parimet e përgjithshme

Një skaner i sigurisë është një sistem për skanimin e personave që është i aftë të diktojë objekte metalike dhe jometalike, të ndryshme nga lëkura e njeriut, e mbajtur në trup ose brenda rrobave.

Një skaner i sigurisë me operatorin mund të përfshijë një sistem diktimi që krijon imazhin e trupit të një personi për operatorin, që ta analizojë dhe të sigurojë se në trupin e personit që po skanohet nuk ka objekt metalike ose jometalike, të ndryshëm nga lëkura njerëzore. Kur operatori identifikon një objekt të tillë, vendndodhja e tij duhet t'i komunikohet skaneruesit për kërkim të mëtejshëm. Në këtë rast, operatori do të konsiderohet si pjesë e pandarë e sistemit të diktimit.

Një skaner i sigurisë me diktimin automatik të kërcënimeve mund të përbëhet nga një sistem diktimi që njeh në mënyrë automatike objektet metalike dhe jo metalike, të ndryshme nga lëkura njerëzore, të mbajtura në trupin e personit që po skanohet. Kur sistemi identifikon një objekt të tillë, vendndodhja e tij duhet t'i tregohet me figurë ngjitur skaneruesit.

Me qëllim skanimin e pasagjerëve, një skaner sigurie duhet të arrijë të gjitha standardet e mëposhtme:

a) skanerët e sigurisë duhet të diktojnë dhe të tregojnë me anë të një alarmi minimalisht artikujt metalik dhe jo metalik të specifikuar duke përfshirë dhe eksplozivët individualisht dhe në kombinim;

b) diktimi duhet të jetë i pavarur nga pozicioni dhe orientimi i sendit;

c) sistemi duhet të ketë një indikator vizual për të treguar se pajisja është në operim;

d) skanerët e sigurisë duhet të pozicionohen në mënyrë të tillë për të siguruar se performanca e tyre nuk ndikohet nga burimet e ndërhyrjeve;

e) funksionimi korrekt i skanerëve të sigurisë duhet të testohet çdo ditë;

f) skaneri i sigurisë duhet të përdoret në përputhje me konceptin e operimeve të ofruara nga prodhuesi.

Skanerët e sigurisë për skanimin e pasagjerëve duhet të vendoset dhe të përdoret në përputhje me rekomandimin e Këshillit 1999/519/EC (1) dhe direktivën 2013/35/BE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit (2).

12.11.2 Standardet për skanerët e sigurisë

Kërkesat e performancës për skanerët e sigurisë janë përcaktuar në bashkëlidhjen 12-K, të cilat duhet të klasifikohen si "EU CONFIDENTIAL".

Skanerët e sigurisë duhet të arrijnë standardin e përcaktuar në bashkëlidhjen 12-K nga hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje.

12.11.2.1 Të gjithë skanerët e sigurisë duhet të zbatojnë standardin 1.

Standardi 1 skadon më 1 janar 2022.

12.11.2.2 Standardi 2 duhet të zbatohet në skanerët e sigurisë, të instaluar nga 1 janar 2019.

12.11.2.3 Standardi 2.1 do të aplikohet te skanimi i sigurisë, të instaluara nga data 1 janar 2021.

12.12 PAJISJA E SKANIMIT TË KËPUCËVE

12.12.1 Principet e përgjithshme

12.12.1.1 Pajisjet për zbulimin e metaleve të këpucëve (SMD) duhet të jenë në gjendje të zbulojnë dhe të tregojnë me anë të një alarmi të paktën artikujt metalikë të specifikuar, individualisht dhe në kombinim.

12.12.1.2 Pajisjet për zbulimin e eksplozivëve të këpucëve (SED) duhet të jenë në gjendje të zbulojnë dhe të tregojnë, me anë të një alarmi, të paktën sendet eksplozive të specifikuara.

12.12.1.3 Zbulimi nga SMD dhe SED duhet të jetë i pavarur nga pozicioni dhe orientimi i sendeve metalike ose shpërthyese.

12.12.1.4 SMD dhe SED duhet të vendosen në një bazë solide.

12.12.1.5 SMD-të dhe SED-të duhet të kenë një tregues vizual për të treguar se pajisja është në veprim.

12.12.1.6 Mjetet për rregullimin e parametrave të zbulimit të SMD-së dhe SED-së duhet të jenë të mbrojtura dhe të aksesueshme vetëm për personat e autorizuar.

12.12.1.7 SMD-ja duhet të japë të paktën një alarm vizual dhe një alarm zanor kur zbulon sendet metalike, siç referohet në pikën 12.12.1.1. Të dyja llojet e alarmit duhet të jenë të dukshme në një distancë prej 1 metër.

12.12.2 Standarde për SMD-të

12.12.2.1 Duhen dy standarde për SMD-të. Kërkesat e hollësishme për këto standarde janë të përcaktuara në vendimin implementues të komisionit C (2015) 8005.

12.12.2.2 Të gjithë SMD-të e përdorura ekskluzivisht për skanimin e personave, përveç pasagjerëve, duhet të plotësojnë të paktën standardin 1.

12.12.2.3 Të gjithë SMD-të e përdorura për skanimin e pasagjerëve duhet të plotësojnë standardin 2.

12.12.2.4 Të gjithë SMD-të duhet të jenë në gjendje të zgjidhin alarme të krijuara në një WTMD, në zonën midis sipërfaqes që mbështet këpucën dhe së paku 35 cm lart.

12.12.3 Standard për SED-në

12.12.3.1 Kërkesat e hollësishme për këtë standard janë të përcaktuara në vendimin zbatues të komisionit C (2015) 8005.

12.13 SOFTUER PËR FSHIRJEN NË MËNYRË AUTOMATIKE (ACS)

12.13.1 Parimet e përgjithshme

12.13.1.1 Softueri për fshirjen në mënyrë automatike (ACS) duhet të jetë në gjendje të vlerësojë të gjitha imazhet radioskopike të prodhuara nga pajisjet me rreze x ose EDS për të siguruar nëse ato përmbajnë sende kërcënuese dhe duhet të jenë në gjendje të fshijnë drejtpërdrejtë imazhe të thjeshta pa sende kërcënuese.

12.13.1.2 ACS-ja duhet të afishojë për një skanerues ato imazhe që përmbajnë sende kërcënuese të mundshme ose që janë shumë komplekse për t'u analizuar nga softueri.

12.13.1.3 ACS-ja nuk duhet të përkeqësojë performancën dhe funksionalitetin normal të pajisjes me rreze x dhe EDS.

12.13.1.4 Kur ACS-ja është duke procesuar, një tregues pamor duhet t'i jepet skaneruesit.

12.13.1.5 Kur përdoret në pajisjen EDS, ACS-ja nuk duhet të pengojë një tregim alarmi.

12.13.1.6 ACS-ja nuk duhet të fshijë CTI-në dhe imazhet radioskopike të prodhuara nga pajiset me rreze x ose EDS që përmbajnë FTI të projektuara nga TIP-i.

12.13.1.6 Mjetet për të menaxhuar ACS-në duhet të jenë të mbrojtura dhe të aksesueshme vetëm nga persona të autorizuar.

12.13.2 Kërkesat e performancës

12.13.2.1 Nuk ka dispozita në këtë rregullore.

12.14 PAJISJA E ZBULIMIT TË EKSPLOZIVIT ME VAKUM

12.14.1 Standardet për EVD

12.14.1.1 Të gjitha pajisjet EVD, të përdorura për skanimin e bagazhit të hambarit ose kargo, duhet të plotësojnë të paktën standardin 1.

12.14.1.2 Të gjitha pajisjet EVD, të përdorura për skanimin e personave ose bagazheve të kabinës, duhet të plotësojnë të paktën standardin 3.

12.14.1.3 Kërkesat e hollësishme për këto standarde janë të përcaktuara në vendimin implementues të komisionit C (2015) 8005.

ANEKS 2
KRITERET PËR SHMANGIEN NGA STANDARDET THEMELORE TË PËRBASHKËTA TË SIGURISË NË AVIACION DHE ZBATIMIN E MASAVE ALTERNATIVE

(shtuar me urdhrin nr. 62, datë 18.4.2025)

1. Autoriteti i Aviacionit Civil ("AAC") mund të propozojë shmangien nga standardet themelore të përbashkëta të sigurisë në aviacion (standardet bazë), të përcaktuara në nenin 4 të VKM-së nr. 821, datë 24.12.2021, "Për përcaktimin e standardeve bazë për ruajtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil", si dhe masat alternative të sigurisë në aviacion që do të zbatohen, të cilat do të mundësojnë një nivel të përshtatshëm të

mbrojtjes, mbi bazën e një vlerësimi të riskut të miratuar nga AAC-ja, në aeroportet ose pjesë të ndara të aeroporteve në territorin e Republikës së Shqipërisë ku trafiku kufizohet në një ose më shumë prej kategorive të mëposhtme:

1.1 Avion me peshë maksimale në ngritje më pak se 15 000 kilogramë;

1.2 Helikopterët;

1.3 Fluturime shtetërore, ushtarake dhe të agjencive ligjzbatuese;

1.4 Fluturime për shuarjen e zjarrit;

1.5 Fluturime për shërbimet mjekësore, emergjencë ose shërbime të shpëtimit;

1.6 Fluturime për kërkim dhe zhvillim;

1.7 Fluturime për punë ajrore;

1.8 Fluturime të ndihmës humanitare;

1.9 Fluturime të operuara nga transportuesit ajror, prodhuesit e avionëve ose kompanitë e mirëmbajtjes, që nuk transportojnë as pasagjerë e bagazhe dhe as mallra e postë ajrore;

1.10 Fluturime me avion me peshë maksimale në ngritje më pak se 45 500 kilogramë, në pronësi të një shoqërie për transportin e personelit të vet dhe të pasagjerëve dhe mallrave pa pagesë si një ndihmë për kryerjen e biznesit të shoqërisë;

1.11 Fluturimet me avionë me një peshë maksimale në ngritje më pak se 45 500 kilogramë, të marrë me marrëveshje *charter* ose me qira në tërësinë e tij nga një shoqëri, nga një operator avioni me të cilin ka një marrëveshje me shkrim për transportin e personelit të vet dhe të pasagjerëve dhe mallrave pa pagesë si një ndihmë për kryerjen e biznesit të shoqërisë;

1.12 Fluturimet me avionë me një peshë maksimale në ngritje më pak se 45 500 kilogramë, për transportin e pronarit të avionit dhe të pasagjerëve e mallrave pa pagesë.

2. Për fluturimet e përmendura në pikat 1.10, 1.11 dhe 1.12, por me një peshë maksimale në ngritje prej 45 500 kilogramë ose më shumë, Autoriteti i Aviacionit Civil mundet në raste të jashtëzakonshme, dhe bazuar në një vlerësim të riskut për çdo rast individual, të propozojë heqjen e kufizimit të peshës të përcaktuar në këto kategori. Shtetet anëtare të ZPAE-së që presin fluturime të tilla me 45 500 kilogramë ose më shumë mund të kërkojnë njoftim paraprak, i cili mund të përfshijë një kopje të vlerësimit të riskut të kryer ose miratimin e tyre paraprak. Kërkesa për njoftim ose miratim paraprak do t'u dorëzohet me shkrim të gjitha shteteve të tjera anëtare të ZPAE-së.

3. Masat alternative në rast të shmangies zbatohen pas miratimit nga ministri.