

VENDIM
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 CIVIL¹

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikës 1, të nenit 113, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, me propozimin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

Neni 1
Qëllimi dhe objekti

1. Qëllimi i këtij vendimi është përcaktimi i standardeve bazë për mbrojtjen e aviacionit civil nga ndërhyrjet e paligjshme që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil.

2. Ky vendim ka si objekt zbatimin e standardeve të sigurisë së aviacionit për një interpretim të përbashkët të aneksit 17 të Konventës së Çikagos për Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

Neni 2
Fusha e zbatimit

Ky vendim zbatohet për:

- a) të gjitha aeroportet apo pjesë të aeroporteve që ndodhen në territorin e Republikës së Shqipërisë dhe që nuk përdoren ekskluzivisht për qëllime ushtarake;
- b) të gjithë operatorët, duke përfshirë operatorët ajrorë, që ofrojnë shërbime nga aeroportet e referuara në shkronjën “a”, të këtij neni;
- c) të gjitha entitetet që zbatojnë standarde të sigurisë në aviacion që operojnë brenda apo jashtë aeroporteve dhe që ofrojnë shërbime/mallra tek apo nëpërmjet aeroporteve të referuara në shkronjën “a”, të këtij neni.

Neni 3
Përkufizime

Në kuptim të këtij vendimi, me termat e mëposhtëm nënkuptohet:

1. **“Agjent i rregullt”**, një operator ajror, agjent, agjenci transporti apo çdo entitet tjetër që garanton kontrollin e sigurisë për kargon dhe postën.

2. **“Artikuj të ndaluar”**, armë, eksplozivë apo pajisje të tjera të rrezikshme, artikuj apo substanca që mund të përdoren për të kryer një akt të ndërhyrjes së paligjshme që cenon sigurinë e aviacionit civil.

3. **“Aviacion civil”**, çdo operim nga ajri, i kryer nga avionë civilë, duke përjashtuar operimet e kryera nga avionë shtetërorë, të referuar në nenin 3 të Konventës së Çikagos për Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

4. **“Bagazh kabine”**, një bagazh i cili do të transportohet në kabinën e avionit.

5. **“Bagazh hambari”**, një bagazh i cili do të transportohet në hambarin e avionit.

¹ Ky vendim është përafshuar pjesërisht me rregulloren (BE) nr. 300/2008 të Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, e datës 11 mars 2008, mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe shfuqizon rregulloren (KE) nr. 2320/2002, e ndryshuar nga rregullorja e Komisionit Evropian (BE), nr. 18/2010, e datës 8 janar 2010. Numri CELEX 2008R0300, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L nr. 97, datë 9.4.2008, faqe 72.

6. **“Bagazh hambari i shoqëruar”**, një bagazh, që do të transportohet në hambarin e avionit, i cili është regjistruar për në fluturim së bashku me pasagjerin që do të udhëtojë në të njëjtin avion.

7. **“Dërgues i njohur”**, një dërgues nga i cili ka origjinën kargo dhe posta dhe procedurat e të cilit përmbushin standardet e rregullat e përbashkëta të sigurisë, të mjaftueshme për të lejuar transportin e kargos dhe postës në çdolloj avionit.

8. **“Dërgues përgjegjës”**, një dërgues nga i cili ka origjinën kargo dhe posta dhe procedurat e të cilit përmbushin standardet e rregullat e përbashkëta të sigurisë, të mjaftueshme për të lejuar transportin e kargos dhe postës në avionë vetëm për kargo ose avionë vetëm për postë.

9. **“Entitet”**, një person, organizatë apo biznes, të ndryshëm nga operatori.

10. **“Kargo”**, çdo gjë që ka për qëllim të transportohet në avion, përveç pasagjerëve, bagazheve, postës, postës së operatorit ajror, materialeve të operatorit ajror dhe furnizimeve të fluturimit.

11. **“Komisioni”**, institucioni i Bashkimit Evropian, përgjegjës për propozimin e legjislacionit, zbatimin e vendimeve, që mbështesin traktatet e Bashkimit Evropian.

12. **“Komiteti i përbashkët”**, komiteti, i cili është përgjegjës për administrimin e marrëveshjes shumëpalëshe për krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit, ZPEA (ratifikuar me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006).

13. **“Kontrolli i pastërtisë së figurës (*background check*)”**, kontrolli i identitetit të një personi, duke përfshirë çdo histori kriminale, si pjesë e vlerësimit të përshtatshmërisë së atij personi për akses të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë.

14. **“Kontrolli i sigurisë”**, aplikimi i mjeteve me të cilat mund të parandalohet futja e artikujve të ndaluar.

15. **“Kontrolli i sigurisë së avionit (*aircraft security search*)”**, një kontroll i pjesëve të brendshme të avionit dhe të pjesëve të jashtme të aksesueshme në mënyrë që të detektohen artikujt e rrezikshëm dhe ndërhyrjet e paligjshme që mund të rrezikojnë sigurinë e avionit.

16. **“Kontrolli i hyrjes”**, aplikimi i mjeteve me anë të të cilave hyrja e paautorizuar e personave ose automjeteve mund të parandalohet.

17. **“Operator”**, një person, organizatë apo biznes i përfshirë ose që ka qëllim të përfshihet në operimet e transportit ajror.

18. **“Operator ajror”**, një transportues ajror që ka një licencë të vlefshme operimi ose ekuivalente me të.

19. **“Operator ajror i komunitetit (BE)”**, një transportues ajror që ka një licencë të vlefshme operimi të lëshuar nga një shtet anëtar i Bashkimit Evropian, në përputhje me legjislacionin në fuqi të Bashkimit Evropian për licencimin e operatorëve ajrorë.

20. **“Materialet e operatorit ajror”**, ato materiale, origjina dhe destinacioni i të cilave është operatori ajror apo që përdoren nga operatori ajror.

21. **“Pasagjerë, bagazhe, kargo dhe posta transfertë”**, pasagjerët, bagazhet, kargoja dhe posta, që nisen me një avion tjetër nga ai me të cilin mbërritën.

22. **“Pasagjerë, bagazhe, kargo dhe posta tranzit”**, pasagjerët, bagazhet, kargoja dhe posta, që nisen me të njëjtin avion me atë me të cilin mbërritën.

23. **“Pasagjer i mundshëm problematik”**, një pasagjer, i cili është i deportuar ose është i papranueshëm për arsye emigracioni apo një person nën kujdestari ligjore.

24. **“Posta”**, pjesë të korrespondencës apo materialeve të tjera që nuk janë materiale të operatorit ajror, që administrohen dhe shpërndahen nga shërbimi postar në përputhje me rregullat e Unionit Universal Postar.

25. **“Posta e operatorit ajror”**, posta, origjina dhe destinacioni i së cilës është operatori ajror.

26. **“Skriningu”**, aplikimi i mjeteve teknike ose mjeteve të tjera me anë të të cilave mund të identifikohen dhe/ose zbulohen artikuj të ndaluar.

27. **“Siguria e aviacionit (*aviation security*)”**, kombinimi i masave dhe burimeve njerëzore e materiale me qëllim ruajtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjeve të paligjshme që rrezikojnë sigurinë e aviacionit.

28. **“Verifikimi i sigurisë së avionit (*aircraft security check*)”**, një inspektim i atyre pjesëve të brendshme të avionit tek të cilat pasagjerët mund të kenë pasur akses, së bashku me një inspektim të pjesës së hambarit të avionit në mënyrë që të detektohen artikujt e ndaluar dhe ndërhyrjet e paligjshme në avion.

29. **“Zonë ajrore (*airside*)”**, zona e manovrimit në një aeroport, terreni ngjitur me të, ndërtesat apo pjesë të tyre, hyrja tek të cilat është e kufizuar.

30. **“Zonë tokësore (*landside*)”**, ajo pjesë e një aeroporti, terrenet ngjitur me to, ndërtesat apo pjesë të tyre, të cilat nuk janë pjesë e zonës ajrore.

31. **“Zonë të kufizuar të sigurisë (*security restricted area*)”**, ajo pjesë e zonës ajrore, ku, përveç aksesit të kufizuar, aplikohen edhe standarde të tjera të sigurisë në aviacion.

32. **“Zonë e demarkuar (*demarcated area*)”**, një zonë që është e ndarë me anë të kontrollit të hyrjes nga zonat e kufizuara të sigurisë ose, nëse zona e demarkuar është edhe zonë e kufizuar sigurie, nga zonat e tjera të kufizuara të sigurisë.

Neni 4

Standardet bazë

1. Standardet bazë për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, të cilat cenojnë sigurinë e aviacionit, sipas fushave përkatëse përcaktohen në aneksin që i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Standarde bazë, të cilat në momentin e hyrjes në fuqi të këtij vendimi nuk janë pjesë e tij, i bashkëlidhen aneksit përkatës pas miratimit nga Këshilli i Ministrave të një vendimi ndryshues, me propozim të ministrit përgjegjës për transportin ajror.

Neni 5

Masat më shtrënguese të aplikuara në Republikën e Shqipërisë

1. Ministri përgjegjës për transportin ajror, në bazë të një vlerësimi rreziku dhe në përputhje me legjislacionin në fuqi, mund të propozojë aplikimin e masave më shtrënguese se standardet bazë të referuara në nenin 4 të këtij vendimi. Këto masa janë relevante, objektive, jodiskriminuese dhe në përpjesëtim me rrezikun të cilit i adresohen.

2. Sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa të njoftojë Komitetin e Përbashkët për të tilla masa sa më shpejt të jetë e mundur. Pas marrjes së këtij informacioni, Komisioni do ta transmetojë këtë informacion te shtetet e tjera, anëtare të kësaj marrëveshjeje.

3. Kur masat e përmendura janë të aplikueshme vetëm për një fluturim specifik ose për një datë specifike, nuk nevojitet informimi i Komitetit të Përbashkët dhe i Komisionit.

Neni 6

Masat e sigurisë të kërkuara për vendet e treta të Bashkimit Evropian

Kur masat e kërkuara të sigurisë në Shqipëri ndryshojnë nga ato të një vendi të ZPEA-së sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, ministria përgjegjëse për transportin mund të hyjë në komunikim me Komisionin Evropian në funksion të zbatimit të përcaktimeve të marrëveshjes së ZPEA-së.

Neni 7

Autoriteti përkatës

Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) është autoriteti përgjegjës për koordinimin dhe monitorimin e zbatimit të standardeve bazë të sigurisë së aviacionit, të referuara në nenin 4, të këtij vendimi.

Neni 8
Shpërndarja e informacionit

Si një rregull i përgjithshëm, AAC-ja publikon masat të cilat kanë një ndikim direkt te pasagjerët. Megjithatë, dokumentet e mëposhtme do të konsiderohen si të kufizuara dhe do të shpërndahen vetëm te personat që duhet të kenë informacion:

- a) Masat e detajuara për zbatimin e standardeve bazë, të referuara në nenet 4, pika 1, 5, pika 1, dhe 6, të këtij vendimi, nëse përmbajnë informacion sensitiv sigurie;
- b) Raportet e inspektimit të organizmave ndërkombëtarë për sigurinë e aviacionit dhe përgjigjet e autoriteteve përkatëse për sigurinë e aviacionit.

Neni 9
Marrëveshjet midis komunitetit dhe vendeve të treta të Bashkimit Evropian

Kur konstatohet se standardet e sigurisë të aplikuara në Shqipëri janë ekuivalente me standardet sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, Shqipëria mund të përfshihet në marrëveshjet e aviacionit me Bashkimin Evropian për të avancuar objektivin *one-stop security* për të gjitha fluturimet midis Bashkimit Evropian dhe Shqipërisë.

Neni 10
Penalitetet

Në rast të shkeljes së dispozitave të këtij vendimi do të zbatohen sanksionet dhe masat e përcaktuara në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë dhe në legjislacionin përkatës në fuqi për kundërvajtjet administrative.

Neni 11
Dispozita të fundit

Ministria përgjegjëse për transportin ajror, Autoriteti i Aviacionit Civil dhe të gjitha entitetet e lidhura me veprimtaritë në fushën e transportit ajror civil në Republikën e Shqipërisë të marrin masa për zbatimin e kërkesave të këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTËR
Edi Rama

ANEKS
STANDARDET BAZË PËR RUAJTJEN E AVIACIONIT CIVIL NGA AKTET E
NDËRHYRJES SË PALIGJSHME
(NENI 4)

I. SIGURIA E AEROPORTIT

I.1 Kërkesat për planifikimin e aeroportit

1. Gjatë planifikimit apo ndërtimit të një aeroporti të ri apo ndryshimit të një aeroporti ekzistues, kërkesat për zbatimin e standardeve bazë, të përcaktuara në këtë aneks, si edhe aktet zbatuese do të merren plotësisht në konsideratë.

2. Në aeroporte përcaktohen zonat e mëposhtme:

- a) zonat tokësore;
- b) zonat ajrore;
- c) zonat e kufizuara të sigurisë;
- ç) pjesët kritike të zonave të kufizuara të sigurisë

I.2 Kontrolli i hyrjes

1. Hyrja në zonën ajrore do të jetë e kufizuar, në mënyrë që të parandalohet hyrja e personave dhe automjeteve të paautorizuara.

2. Hyrja në zonat e kufizuara të sigurisë të jetë e kontrolluar, në mënyrë që të garantohet se nuk hyjnë persona apo automjete të paautorizuara.

3. Personave dhe automjeteve mund t'u lejohet hyrja në zonën ajrore ose zonat e kufizuara të sigurisë vetëm nëse përmbushin kushtet e kërkuara të sigurisë.

4. Personat, përfshirë ekuipazhet e fluturimit, të kenë kaluar me sukses kontrollin e pastërtisë së figurës përpara lëshimit të një karte identifikuese aeroporti apo karte identifikuese ekuipazhi, që u mundëson hyrje të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë.

I.3 Kontrolli i personave të tjerë përveç pasagjerëve dhe sendeve të mbajtura

1. Personat e tjerë, përveç pasagjerëve, bashkë me sendet që mbahen prej tyre, do të kontrollohen mbi një bazë rastësore të vazhdueshme kur hyjnë në zonat e kufizuara të sigurisë, në mënyrë që të parandalohet futja e sendeve të ndaluara në këto zona.

2. Të gjithë personat e tjerë, përveç pasagjerëve, bashkë me sendet që mbahen prej tyre, do të kontrollohen kur hyjnë në pjesët kritike të zonave të kufizuara të sigurisë, në mënyrë që të parandalohet futja e sendeve të ndaluara në këto pjesë.

I.4 Kontrolli i automjeteve

Automjetet, që hyjnë në zonat e kufizuara të sigurisë, të kontrollohen në mënyrë që të parandalohet futja e artikujve të ndaluar në këto zona.

I.5 Mbikëqyrja, patrullimi dhe kontrollet e tjera fizike

Në aeroporte dhe, kur është e mundur, në zonat ngjitur me ato publike, të ketë mbikëqyrje, patrullim dhe kontrolle të tjera fizike në mënyrë që të identifikohet sjellja e dyshimtë e personave, dobësitë që mund të shfrytëzohen për të kryer akte të ndërhyrjes së paligjshme dhe për të parandaluar personat që të kryejnë të tilla akte.

II. ZONAT E DEMARKUARA TË AEROPORTEVE

Avionët e parkuar në zonat e demarkuara të aeroporteve, në të cilat aplikohen masat alternative të sigurisë, do të jenë të ndara nga avionët mbi të cilët aplikohen standardet bazë, në mënyrë që të sigurohet se këto standarde të aplikuar për avionët, pasagjerët, bagazhet, kargon dhe postën nuk cenohen.

III. SIGURIA E AVIONIT

1. Përpara nisjes, një avion është subjekt i verifikimit të sigurisë së avionit apo kontrollit të sigurisë së avionit, në mënyrë që të garantohet se nuk ka artikuj të ndaluar në bord të avionit. Një avion tranzit mund të jetë subjekt i të tjera masave të përshtatshme sigurie.

2. Çdo avion do të mbrohet nga ndërhyrja e paautorizuar.

IV. PASAGJERËT DHE BAGAZHET E KABINËS

IV.1 Kontrolli i pasagjerëve dhe bagazheve të kabinës

1. Të gjithë pasagjerët në nisje, transfertë apo tranzit dhe bagazhet e tyre të kabinës të kontrollohen në mënyrë që të parandalohet futja e artikujve të ndaluar në zonat e kufizuara të sigurisë apo në bord të avionit.

2. Pasagjerët transfertë dhe bagazhet e tyre të kabinës mund të përjashtohen nga kontrollet, nëse:

a) ata mbërrijnë nga një shtet anëtar, përveç rasteve kur Komisioni apo shteti anëtar informojnë se këta pasagjerë dhe bagazhet e tyre të kabinës nuk mund të konsiderohen se janë kontrolluar në përputhje me standardet bazë; ose

b) ata mbërrijnë nga një vend i tretë ku standardet e aplikuar të sigurisë janë njohur si ekuivalente me standardet bazë, në përputhje me legjislacionin përkatës të Bashkimit Evropian.

3. Pasagjerët tranzit dhe bagazhet e tyre të kabinës mund të përjashtohen nga kontrollet e sigurisë, nëse:

a) ata qëndrojnë në bord të avionit; ose

b) ata nuk përzihen me pasagjerët në nisje, përveç atyre që janë në të njëjtin avion;

c) ata mbërrijnë nga një shtet anëtar të BE-së, përveç rasteve kur Komisioni apo shteti anëtar informojnë se këta pasagjerë dhe bagazhet e tyre të kabinës nuk mund të konsiderohen se janë kontrolluar në përputhje me standardet bazë; ose

ç) ata mbërrijnë nga një vend i tretë ku standardet e aplikuara të sigurisë janë njohur si ekuivalente me standardet bazë në përputhje me këtë vendim dhe legjislacionin përkatës në fuqi të Bashkimit Evropian.

IV.2 Mbrojtja e pasagjerëve dhe bagazheve të kabinës

1. Pasagjerët dhe bagazhet e kabinës të mbrohen nga ndërhyrja e paaautorizuar që nga momenti që ata janë kontrolluar deri në nisjen e avionit në të cilin ndodhen.

2. Pasagjerët e kontrolluar në nisje nuk do të përzihen me pasagjerët në mbërritje, përveç rasteve kur:

a) ata mbërrijnë nga një shtet anëtar i BE-së dhe Komisioni apo shteti anëtar nuk kanë dhënë informacion se këta pasagjerë dhe bagazhet e tyre të kabinës nuk mund të konsiderohen se janë kontrolluar në përputhje me standardet bazë; ose

b) ata mbërrijnë nga një vend i tretë ku standardet e aplikuara të sigurisë janë njohur si ekuivalente me standardet bazë, në përputhje me këtë vendim dhe legjislacionin përkatës në fuqi të Bashkimit Evropian.

IV.3 Pasagjerët e mundshëm problematikë

Përpara se të nisen, pasagjerët e mundshëm problematikë do t'u nënshtrohen kontrolleve të përshtatshme të sigurisë.

V. BAGAZHI I HAMBARIT

V.1 Skringu i bagazhit të hambarit

1. Të gjitha bagazhet e hambarit do të kontrollohen përpara se të ngarkohen në avion, me qëllim parandalimin e futjes së artikujve të ndaluar në zonat e kufizuara të sigurisë apo në bord të avionit.

2. Bagazhi i hambarit transfertë mund të përjashtohet nga kontrollet, nëse:

a) mbërrin nga një shtet anëtar i BE-së, përveç rasteve kur Komisioni apo shteti anëtar informojnë se bagazhet e hambarit nuk mund të konsiderohen se janë kontrolluar në përputhje me standardet bazë; ose

b) mbërrin nga një vend i tretë ku standardet e aplikuara të sigurisë janë njohur si ekuivalente me standardet bazë, në përputhje me këtë vendim dhe legjislacionin përkatës në fuqi të Bashkimit Evropian.

3. Bagazhi i hambarit tranzit mund të përjashtohet nga kontrolli nëse qëndron në bord të avionit.

V.2 Mbrojtja e bagazhit të hambarit

Bagazhi i hambarit të mbrohet nga ndërhyrja e paaautorizuar që nga momenti që është kontrolluar apo pranuar nga një operator ajror, cilado ndodh më shpejt, deri në nisjen e avionit në të cilin bagazhi ndodhet.

V.3 Pajtueshmëria e bagazhit

1. Çdo bagazh i hambarit të identifikohet nëse është i shoqëruar apo i pashoqëruar.

2. Bagazhet e pashoqëruara nuk do të transportohen, përveç rasteve kur bagazhi është ndarë nga pasagjeri përtej arsyeve që lidhen me pasagjerin apo kur ndaj bagazhit janë kryer kontrollet e duhura të sigurisë.

VI. KARGOJA DHE POSTA

VI.1 Kontrollet e sigurisë për kargon dhe postën

1. Kargoja dhe posta do t'u nënshtrohet kontrolleve të sigurisë përpara se të ngarkohet në avion. Një operator ajror nuk do të pranojë kargo dhe postë për transport në avion, përveç rasteve kur i ka aplikuar kontrollet e sigurisë vetë ose në rastet kur këto kontrolle janë kryer nga një agjent i rregullt, dërgues i njohur apo dërgues përgjegjës.

2. Kargoja dhe posta transfertë mund të jenë subjekt i kontrolleve alternative të sigurisë, të cilat do të detajohen në një akt implementues.

3. Kargoja dhe posta tranzit mund të përjashtohen nga kontrollet e sigurisë nëse qëndrojnë në bord të avionit.

VI.2 Mbrojtja e kargos dhe postës

1. Kargoja dhe posta do të mbrohen nga ndërhyrja e paautorizuar që nga momenti që është kontrolluar deri në nisjen e avionit në të cilin ndodhet.

2. Kargoja dhe posta, që nuk është mbrojtur në mënyrën e duhur, pasi janë kryer kontrollet e sigurisë, do të kontrollohet përsëri.

VII. MATERIALET DHE POSTA E OPERATORIT AJROR

Materialet dhe posta e operatorit ajror do t'u nënshtrohen kontroleve të sigurisë e më tej të mbrohen deri në ngarkimin në avion të tyre.

VIII. FURNIZIMET NË FLUTURIM

Furnizimet në fluturim, përfshirë kateringun, që kanë për qëllim të transportohen apo të përdoren në bord të avionit, do të jenë subjekt i kontroleve të sigurisë, e më pas të mbrohen deri sa të ngarkohen në avion, me qëllim parandalimin e futjes së artikujve të rrezikshëm në bord të avionit.

IX. FURNIZIMET E AEROPORTIT

Furnizimet, që kanë për qëllim të shiten apo të përdoren në zonat e kufizuara të sigurisë së aeroportit, duke përfshirë furnizimet për dyqanet *duty-free* dhe restorantet, do t'u nënshtrohen kontroleve të duhura të sigurisë, për të parandaluar futjen e artikujve të ndaluar në këto zona.

X. MASAT E SIGURISË NË FLUTURIM

1. Pa ndërhyrë në rregullat e sigurisë në operim (*safety*):

- a) personave të paautorizuar t'u ndalohej hyrja në ekuipazhin e kabinës gjatë një fluturimi;
- b) pasagjerët e mundshëm problematikë t'u nënshtrohen masave të duhura të sigurisë gjatë një fluturimi.

2. Masat e duhura të sigurisë, të tilla si trajnimi i ekuipazhit të kabinës apo ekuipazhit të fluturimit, do të merren me qëllim parandalimin e akteve të ndërhyrjes së paligjshme gjatë një fluturimi.

3. Armët, më përjashtim të atyre që transportohen në hambarin e avionit, nuk do të lejohen në bord të avionit, përveç rasteve kur janë përmbushur kushtet e sigurisë sipas ligjeve kombëtare dhe është dhënë autorizimi nga shtetet përkatëse.

4. Pika 3 do të aplikohet edhe për oficerët e sigurisë në fluturim, nëse ata mbajnë armë.

XI. REKRUTIMI I STAFIT DHE TRAJNIMI

1. Personat, që zbatojnë apo janë përgjegjës për skanimin, kontrollin e hyrjeve dhe kontrollet e tjera të sigurisë, do të rekrutohen, do të trajnohen dhe, kur është e nevojshme, të certifikohen për të garantuar se ata janë të përshtatshëm për t'u punësuar dhe zotërojnë kompetencën e duhur për të kryer detyrat për të cilat janë caktuar.

2. Personat e tjerë, përveç pasagjerëve, të cilët kërkojnë hyrje në zonat e kufizuara të sigurisë, do të kryejnë trajnim sigurie, përpara se t'u lëshohet një kartë identifikuese aeroporti apo një kartë identifikuese ekuipazhi.

3. Trajnimet e përmendura në pikat 1 dhe 2 do të jenë fillestare dhe rifreskuese.

4. Instruktorët e përfshirë në dhënien e trajnimeve të përmendura në pikat 1 dhe 2 do të kenë kualifikimet e nevojshme.

XII. PAJISJET E SIGURISË

Pajisjet e përdorura për skanimin, kontrollin e hyrjeve dhe kontroleve të tjera të sigurisë të jenë në përputhje me specifikimet e përcaktuara dhe në gjendje për të kryer kontrollet përkatëse të sigurisë.