



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2023 – Numri: 9

Tiranë – E enjte, 19 janar 2023

PËRMBAJTJA

	Faqe
Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 22, datë 18.1.2023	Për disa shtesa dhe ndryshime në vendimin nr. 384, datë 30.6.2021, të Këshillit të Ministrave, “Për formën e komunikimit në procedurat e prokurimit publik”..... 709
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 1, datë 11.1.2023	Për miratimin e Programit Kombëtar të Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil..... 709
Urdhër i Agjencisë për Median dhe Informimin nr. 5, datë 16.1.2023	Për delegim kompetence..... 756
Vendim i Mbledhjes së Posaçme të Gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë nr. 2, datë 16.1.2023	Për zgjedhjen e znj. Holta Zaçaj anëtare e Gjykatës Kushtetuese..... 756
Kërkesë e Agjencisë Shtetërore për Shpronësimin nr. 64/2, datë 13.1.2023	Për shpronësimin, për interes publik, të pronarëve të pasurive të paluajtshme, pronë private, që preken nga realizimi i projektit “Ndërtimi i linjës 110 kV Elbasan Fibër”..... 759



VENDIM
Nr. 22, datë 18.1.2023

PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME
NË VENDIMIN NR. 384, DATË 30.6.2021,
TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE, “PËR
FORMËN E KOMUNIKIMIT NË
PROCEDURAT E PROKURIMIT PUBLIK”

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikës 1, të nenit 17, të ligjit nr. 162/2020, “Për prokurimin publik”, me propozimin e ministrit të Kulturës, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Në vendimin nr. 384, datë 30.6.2021, të Këshillit të Ministrave, bëhen këto shtesa dhe ndryshime:

a) Në pikën 1, fjalët “... dhe konkurs projektimi ...” hiqen.

b) Pas pikës 1 shtohet pika 1.1., me këtë përmbajtje:

“1.1 Për procedurën e prokurimit “Konkurs projektimi”, fazat nga dorëzimi i kërkesave për shprehje interesi e në vijim zhvillohen në formë shkresore.”.

2. Ngarkohen të gjitha autoritetet dhe entet kontraktore për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
Belinda Balluku

URDHËR
Nr. 1, datë 11.1.2023

PËR MIRATIMIN E PROGRAMIT
KOMBËTAR TË TRAJNIMIT PËR
SIGURINË E AVIACIONIT CIVIL

Në mbështetje të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës; të pikës 2, të nenit 120, të ligjit nr. 96/2020, datë 23.7.2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e Programit Kombëtar të Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil, sipas tekstit

bashkëlidhur këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Urdhri i përbashkët i ministrit të Punëve Publike dhe Transportit dhe i ministrit të Brendshëm nr. 4103, datë 19.9.2011, “Për miratimin e Programit Kombëtar të Trajnimeve të Sigurisë në Aviacionin Civil”, shfuqizohet.

3. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për mbikëqyrjen dhe zbatimin e këtij Programi.

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

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

PROGRAMI KOMBËTAR I TRAJNIMIT
PËR SIGURINË E AVIACIONIT CIVIL

Tabela e përmbajtjes

1. Objektivat e Programit Kombëtar të Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil

1.1 Qëllimi i PKTSAC-së

1.2 Fusha e zbatimit

1.3 Baza ligjore

1.3.1 Legjislacioni kombëtar në fuqi

1.3.2 Standardet dhe rekomandimet ndërkombëtare

1.4 Përkufizimet

1.5 Organizimi dhe përgjegjësitë

1.5.1 Autoriteti përkatës

1.5.2 Autoritete të tjera shtetërore

1.5.3 Organizata të tjera

1.6 Personat/grupet e synuara

2. Personeli i sigurisë

2.1 Rekrutimi

2.1.1 Përzgjedhja

2.1.2 Vendimet e përzgjedhjes

2.1.3 Dokumentacioni i përzgjedhjes

2.1.4 Formulari i aplikimit

2.1.5 Intervista

2.2 Operatorë skanerë (pajisjeve me rreze X/EDS)

2.2.1 Kualifikimet

2.2.2 Certifikimi i operatorëve të skanerit

2.2.3 Trajnimi periodik

2.2.4 Ricertifikimi

2.2.5 Revokimi

2.2.6 Dokumentimi



2.3 Ruajtje dhe Patrullë (G&P)

2.3.1 Kualifikimet

2.3.2 Certifikimi i punonjësve Ruajtje dhe Patrullë

2.3.3 Elementet kyç

2.3.4 Trajnimi praktik dhe gjatë punës (OJT)

2.3.5 Ricertifikimi

2.3.6 Revokimi

2.4 Supervizor skaneri

2.4.1 Kualifikimet

2.4.2 Certifikimi i supervizorit të skanerit

2.4.3 Ricertifikimi

2.4.4 Revokimi

2.4.5 Dokumentimi

2.5 Supervizor Ruajtje dhe Patrullë (G&P)

2.5.1 Kualifikimet

2.5.2 Certifikimi i supervizorit Ruajtje dhe Patrullë

2.5.3 Elementet kyç

2.5.4 Trajnimi praktik dhe gjatë punës (OJT)

2.5.5 Ricertifikimi

2.5.6 Revokimi

2.6 Menaxherët e sigurisë (operacional)

2.6.1 Kualifikimet

2.6.2 Përgjegjësitë

2.6.3 Kërkesat e trajnimit të Menaxherit të Sigurisë

2.6.4 Certifikimi i Menaxherit të Sigurisë (operacional)

2.6.5 Ricertifikimi

2.6.6 Revokimi

2.7 Drejtuesit e Sigurisë

2.7.1 Kualifikimet

2.7.2 Trajnimi

2.7.3 Përgjegjësitë

2.7.4 Certifikimi i drejtuesve të sigurisë

2.7.5 Ricertifikimi

2.7.6 Revokimi

2.8 Instruktorët e sigurisë

2.8.1 Kualifikimet

2.8.2 Trajnimet

2.8.3 Përgjegjësitë

2.8.4 Certifikimi i instruktorëve të sigurisë

2.8.5 Ricertifikimi

2.8.6 Revokimi

2.9 Inspektorët kombëtarë

2.9.1 Kualifikimet

2.9.2 Trajnimi

2.9.3 Certifikimi

2.10 Auditorët kombëtarë

3. Detyrime të përgjithshme për trajnim

3.1 Trajnimi bazik

3.2 Trajnimet specifike për personat që zbatojnë kontrollet e sigurisë

3.3 Trajnimi i personave që zbatojnë skanimin e kargos dhe postës

3.4 Trajnimi i personave që zbatojnë skanimin e postës dhe të materialeve të transportuesit ajror, furnizimet e fluturimit dhe furnizimet e aeroportit

3.5 Trajnimet specifike për personat që kryejnë verifikime të automjeteve

3.6 Trajnimi specifik për personat që zbatojnë kontrollin në hyrje në një aeroport, si dhe vëzhgimin dhe patrullimet

3.7 Trajnimi i personave që zbatojnë kërkimet e sigurisë së avioni

3.8 Trajnimi i personave që zbatojnë mbrojtjen e avionëve

3.9 Trajnimi i personave që zbatojnë pajtueshmërinë e bagazhit

3.10 Trajnimi i personave që zbatojnë kontrolle të tjera të sigurisë, përveç skanimit për kargon dhe postën

3.11 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

3.12 Trajnimet specifike për personat që mbikëqyrin drejtpërdrejt personat që zbatojnë kontrollet e sigurisë (supervizorët)

3.13 Trajnimet specifike për personat me përgjegjësi të përgjithshme në nivelin kombëtar ose lokal (aeroport)

3.14 Trajnimi i personave të tjerë që nuk janë pasagjerë dhe që kërkojnë akses të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë

4. Personeli jo i sigurisë

4.1 Përzgjedhja

4.2 Kërkesat për trajnim për personelin që nuk kryen detyra të sigurisë në aviacion

4.3 Trajnimi për ndërgjegjësimin mbi sigurinë

4.4 Çdo person që kalon trajnimin për ndërgjegjësimin e sigurisë

4.5 Zhvillimi i karrierës

5. Modulet e trajnimit dhe planet e leksioneve

Moduli 1. Trajnimi për ndërgjegjësimin mbi sigurinë

Moduli 2. Siguria e aeroportit

Moduli 3. Skanimi i personave dhe i artikujve



Moduli 4 & 5. Skanimi i bagazheve të dorës:
Pajisjet me rreze X dhe ose EDS

Moduli 6. Siguria e shoqërisë ajrore

Moduli 7. Siguria e bagazheve të hambarit

Moduli 8. Siguria e avionit

Moduli 9. Puna me pasagjerët problematikë (të mundshëm)

Moduli 10. Siguria e shërbimeve ushqimore

Moduli 11. Siguria e pastrimit

Moduli 12. Siguria e kargos/postës (ndërgjegjësim)

Moduli 13. Siguria e kargos/postës (i dedikuar)

Moduli 14. Siguria e drejtuesve të automjeteve

Moduli 15. Operacionet me avionët vetëm me kargo

Moduli 16. Skanimi i kargos dhe i postës ajrore

Moduli 17. Drejtuesit dhe menaxherët e sigurisë

Moduli 18. Vlerësimi i korrierëve të njohur dhe i agjentëve të autorizuar

Moduli 19. Trajnimi i sigurisë së ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror (ATM)

Moduli 20. Plani i emergjencave dhe menaxhimi i krizave

6. Rekordet e trajnimeve

1. Objektivat e Programit Kombëtar të Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil

Programi Kombëtar i Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil ka objektivat:

a) Garantimin e zbatimit me efektivitet të Programit Kombëtar të Sigurisë në Aviacionin Civil nga të gjitha subjektet përgjegjëse dhe të përfshira në sigurinë e Aviacionit Civil.

b) Unifikimin e procedurave për certifikimin e auditorëve/inspektorëve kombëtarë, instruktorëve të sigurisë dhe të agjentëve të sigurisë, që operojnë në operatorët aeroportualë, operatorët ajrorë dhe subjektet e tjera që kanë aktivitet në fushën e sigurisë.

1.1 Qëllimi i PKTSAC-së

Qëllimi kryesor i PKTSAC-së është të mundësojë një sistem për përzgjedhjen dhe për trajnimin e personelit të përfshirë në sigurinë e Aviacionit, duke përcaktuar përgjegjësitë e ndryshme për garantimin e këtij aktiviteti të rëndësishëm.

PKTSAC-ja, gjithashtu, parashikon përgjegjësitë e lidhura me trajnimet për të gjitha subjektet e përfshira në zbatimin ose mbikëqyrjen e masave të sigurisë të përshkruara në PKSAC.

1.2 Fusha e zbatimit

Të gjitha subjektet edhe entitetet që operojnë në fushën e sigurisë së Aviacionit Civil duhet të jenë të pajisura me këtë program dhe janë të detyruar për zbatimin e tij. Subjekt i këtij programi janë si personeli i angazhuar me detyrat e sigurisë, ashtu edhe stafi që nuk trajton çështjet e sigurisë, por që ka akses në zonat e kufizuara të sigurisë, sipas kriterëve dhe trajnimeve të përcaktuara për të dyja kategoritë.

1.3 Baza ligjore

PKTSAC-ja është përgatitur bazuar në legjislacionin kombëtar dhe ndërkombëtar.

1.3.1 Legjislacioni kombëtar në fuqi

- Ligji nr. 96/2020, datë 23.7.2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;

- Ligji nr. 9887, datë 10.3.2008, “Për mbrojtjen e të dhënave personale”;

- VKM-ja nr. 1115, datë 24.12.2020, “Për miratimin e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil”;

- VKM-ja 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”;

- Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 163, datë 6.3.2020, “Për përcaktimin e masave të detajuara për zbatimin e standardeve themelore të përbashkëta në fushën e sigurisë së Aviacionit Civil”.

1.3.2 Standardet dhe rekomandimet ndërkombëtare

- Aneksi 17 i ICAO-s mbi Standardet dhe Praktikat e Rekomanduara të sigurisë.

- Dokumenti nr. 8970 i ICAO-së, Manuali i Sigurisë në Aviacion.

- Dokumenti 30 i ECAC-së, në lidhje me masat e sigurisë së Aviacionit Civil.

1.4 Përkufizimet

Për qëllim të përdorimit të këtij programi, do të zbatohen përkufizimet e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil (PKSAC), si dhe përkufizimet më poshtë:

“Autoriteti përkatës” nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil të përcaktuar për koordinimin dhe monitorimin e implementimit të programit kombëtar të sigurisë së Aviacionit Civil.



“Auditor/inspektor” nënkupton çdo person që kryen aktivitete të mbikëqyrjes kombëtare të pajtueshmërisë në emër të autoritetit përgjegjës.

“Kontroll i së kaluarës” nënkupton një kontroll të regjistruar të identitetit të një personi, duke përfshirë çdo histori kriminale, por jo vetëm, si pjesë e vlerësimit të përshtatshmërisë së një individi për akses të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë.

“Certifikimi”, 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 zotëron kompetencat e nevojshme për kryerjen e funksioneve që i janë caktuar në një nivel të pranueshëm.

“Parimet e faktorit njeri”, parimet që aplikohen për të përgatitur, certifikuar, trajnuar operimin dhe mirëmbajtjen, që kërkon ndërhyrje të sigurta ndërmjet elementit njeri dhe komponentëve të sistemit, me anë të vlerësimeve përkatëse të veprimtarisë njerëzore.

“Personeli që nuk merret me sigurinë” nënkupton personelin që nuk është i përfshirë drejtpërdrejt në zbatimin e kontroleve të sigurisë së Aviacionit Civil (p.sh. personeli shitës, pastruesit e terminaleve dhe avionëve, personeli që ofron ushqimet etj.), por që hyjnë të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë së një aeroporti.

“Personeli i sigurisë” nënkupton personelin e përfshirë drejtpërdrejt në zbatimin e kontroleve të sigurisë së aviacionit.

1.5 Organizimi dhe përgjegjësitë

1.5.1 Autoriteti përkatës

Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) është autoriteti përkatës për bashkërendimin dhe mbikëqyrjen e zbatimit të Programit Kombëtar të Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil (PKTSAC).

Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) është përgjegjës për përgatitjen dhe shpërndarjen e PKTSAC-së tek të gjitha subjektet e përfshirë në fushën e zbatimit të këtij programi.

AAC-ja është përgjegjës për kontrollin e zbatimit të kërkesave të PKTSAC-së nga të gjitha subjektet e përfshirë në fushën e zbatimit të këtij programi.

Për zhvillimin dhe zbatimin e PKTSAC-së, AAC-ja duhet të sigurojë që trajnimet e sigurisë së aviacionit të jenë të përditësuara dhe të

përshtatshme për nevojat aktuale dhe, gjithashtu, të afta për të mbuluar rritjen e nivelit të kërcënimit.

AAC-ja është përgjegjës, për të:

- Garantuar një zhvillim të vazhdueshëm të PKTSAC-së;

- Garantuar një vlerësim të detajuar të PKTSAC-së, në rastin kur përgatitja e tij është nënkontraktuar;

- Garantuar që programi përputhet me dispozitat e legjislacionit kombëtar dhe Programin Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil (PKSAC);

- Garantuar që kriteret e përzgjedhjes dhe trajnimit janë të njohura nga të gjitha organizatat e përfshira;

- Ofruar udhëzime, këshilla dhe aty ku është e nevojshme, ndihmë të drejtpërdrejtë ndaj këtyre organizatave gjatë zhvillimit të programit të tyre të trajnimit;

- Verifikuar që standardet e punësimit, trajnimit dhe certifikimit të përcaktuara në këtë program përmbushen, duke mbikëqyrur dhe kontrolluar procesin e punësimit, metodat e trajnimit dhe përmbajtjen teorike të trajnimit dhe të dhënat e trajnimit të personelit.

Me qëllim që të ushtrojë detyrimet e tij për kontrollin e cilësisë dhe të sigurojë standardet ndërmjet programeve të ndryshme të trajnimit, AAC-ja ka të drejtë në çdo kohë të ketë akses të lirë në programet e trajnimit, shënimet e leksioneve dhe elementeve të tjera ndihmëse për trajnimin, si p.sh.: filma, video, prezantime me projektor, materiale të ndryshme didaktike, si kopje armësh dhe eksplozivash etj., me qëllim që të rishikohet cilësia e materialeve të trajnimit të siguruar nga organizata të ndryshme të përfshira në sigurinë e aviacionit.

E gjithë përmbajtja e kurseve të trajnimit do të jetë subjekt i miratimit nga AAC-ja, përpara se të vihet në përdorim gjatë trajnimeve.

1.5.2 Autoritete të tjera shtetërore

Autoritetet e tjera shtetërore të përfshira në zbatimin e masave të sigurisë janë ato të përcaktuara në Programin Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil.

Sikurse është përcaktuar në PKSAC, në zbatimin e masave të sigurisë së Aviacionit Civil, AAC-ja bashkëpunon ngushtësisht me ministrinë përgjegjëse për rendin publik.

Një nga shtyllat thelbësore të bashkëpunimit mbetet kontrolli i pastërtisë së figurës, si kusht



paraparak i punësimit të çdo personi që do të ketë akses në zonat e kufizuara të sigurisë ose që punon në pozicione të lidhura me sigurinë.

Kontrolli i pastërtisë së figurës kryhet me kërkesë të AAC-së nga ministria që mbulon çështjet e rendit publik, jo më gjatë se një herë në 3 (tre) vjet.

Policia e Shtetit dhe në raste të nevojshme, çdo organ i specializuar i ministrisë përgjegjëse për rendin publik, në kuadër të sigurisë në aviacion, janë institucionet përgjegjëse:

a) për reagimin ndaj çdo akti të ndërhyrjeve të kundërligjshme;

b) për mbrojtjen e jetës së njerëzve;

c) për mbikëqyrjen dhe kontrollin e kufijve shtetërorë të Republikës së Shqipërisë.

Autoritetet e tjera shtetërore janë në këtë mënyrë përgjegjëse:

- për zbatimin e dispozitave të programit;

- për të siguruar që personeli i tyre dhe personeli i autoriteteve të tjera që operojnë në emër të tyre, të punësohen, trajnohen dhe certifikohen (aty ku është e nevojshme), në përputhje me kërkesat e përcaktuara në program.

1.5.3 Organizata të tjera

Organizata të tjera që janë përfshirë në zbatimin e masave të sigurisë së aviacionit janë: operatorët e aeroportit, operatorët ajrorë, agjentët e rregullt për kargon dhe postën ajrore, furnizuesit e rregullt të furnizimeve në fluturim, ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror, organizatat e trajnimit dhe ofrues të tjerë shërbimesh.

Këto organizata janë përgjegjëse për zbatimin e dispozitave të programit dhe për të siguruar që personeli i tyre dhe i organizatave të tjera që operojnë në emër të tyre, të punësohen, trajnohen dhe certifikohen (aty ku është e mundur), në përputhje me kërkesat, sikurse janë përcaktuar në këtë program.

Organizatat e sipërpërmendura janë, gjithashtu, përgjegjëse për zhvillimin, zbatimin dhe mbajtjen e programeve të tyre të trajnimit, në përputhje me dispozitat e këtij programi, për gjithë personelin e tyre të përfshirë në sigurinë e aviacionit.

Ky program do të përmbajë elementet e mëposhtme:

- kontrollin e pastërtisë së figurës;

- kriteret e punësimit të personelit;

- kualifikimet minimale të kërkuara për detyra të ndryshme;

- trajnim fillestar (përmbajtja etj.);

- trajnim gjatë punës (aty ku mund të zbatohet);

- trajnim periodik (përmbajtja, shpeshësia etj.);

- materiale ndihmëse për trajnimin.

Këto programe trajnimi i paraqiten AAC-së për miratim dhe/ose pranim dhe zbatimin e tyre do të jetë nën mbikëqyrje të vazhdueshme.

Përditësimi i programeve të trajnimit të subjekteve që operojnë në fushën e sigurisë duhet të kryhet sa herë që përditësohet legjislacioni kombëtar dhe/ose ndërkombëtar apo ka zhvillime të reja në fushën e sigurisë në aviacion.

Autoritetet shtetërore dhe subjektet e tjera duhet të mbajnë të përditësuara të dhënat për trajnime dhe rekorde të sakta trajnimi për të gjitha kategoritë e personelit subjekt i PKTSAC-së. Regjistrat duhet të mbahen të paktën për kohëzgjatjen e periudhës së punësimit të çdo punonjësi dhe më shumë nëse kërkohet nga AAC-ja. Përveç kësaj, të dhënat duhet të jenë të plota dhe të përditësuara dhe duhet të vihen në dispozicion me kërkesë të Autoritetit të Aviacionit Civil dhe të audituesve ose inspektorëve kombëtarë.

Dokumentacioni i tillë duhet të përfshijë të paktën:

a) emrin e punonjësit dhe pozicionin e punës;

b) rezultatet e kontrollit të pastërtisë së figurës;

c) identitetin e punëdhënësit aktual;

d) datën e fillimit të punës;

f) detajet e trajnimit të marrë, duke përfshirë datat dhe kohëzgjatjen në orë;

g) lista e pjesëmarrjes në trajnim, e firmosur dhe me datën e saktë;

h) të dhënat e performancës dhe rezultatet e testimit; dhe

i) përqindjet ose pikët minimale të arritura gjatë procesit të certifikimit.

Të dhënat e performancës dhe rezultatet e testimit duhet të mbahen konfidenciale.

1.6 Personat/grupet e synuara

Kategoritë e personelit që u nënshtrohen rregullave të këtij programi janë:

- Personeli që nuk merret me sigurinë, që përfshin të gjithë punonjësit e punësuar nga operatorët e aeroportit, operatorët ajrorë, agjentët e rregullt për kargon dhe postën ajrore, furnizuesit e rregullt të furnizimeve në fluturim, ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror dhe çdo organizatë tjetër (duke përfshirë personelin e mirëmbajtjes) që nuk përfshihen drejtpërdrejt në kontrollet e sigurisë



së aviacionit, por që kanë të drejtë hyrjeje të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë;

- Personeli që ushtron detyra dhe veprimtari në zbatimin e kontroleve të sigurisë, që përfshin të gjithë personelin e punësuar nga operatorët e aeroportit, operatorët ajrorë, agjentët e rregullt për kargon dhe postën ajrore, furnizuesit e rregullt të furnizimeve në fluturim, ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror dhe çdo organizatë tjetër (duke përfshirë personelin e mirëmbajtjes), të cilët janë të përfshirë në sistemin e sigurisë së aviacionit.

Këto kategori përfshijnë:

- Operatorët e skanerit për kontrollin e pasagjerëve dhe të bagazheve të dorës dhe personelin e përfshirë në kontrollin e hyrje-daljes në/nga zonat e kufizuara të sigurisë/pjesët kritike të zonave të kufizuara të sigurisë;

- Operatorët e skanerit të bagazheve të hambarit të përfshirë në operimin e pajisjeve me rreze X dhe/ose EDS;

- Operatorët e skanerit të kargos dhe postës (personeli që është i përfshirë në operimin me pajisjet me rreze X dhe kontroleve të sigurisë së ngarkesave ajrore);

- Personelin e operatorëve ajror (duke përfshirë personelin e mirëmbajtjes), personelin e kontrollit të biletës, hipjes në avion dhe nisjes;

- Drejtuesit e sigurisë dhe zëvendësdrejtuesit e sigurisë (p.sh. operatorët e aeroportit);

- Personelin e dedikuar për sigurinë e aeroportit (p.sh. patrullat, rojet e sigurisë);

- Të gjithë personelin e angazhuar në ngarkimin/shkarkimin dhe dorëzimin e bagazheve të hambarit në avion;

- Ekuipazhin e kabinës dhe të fluturimit;

- Personelin e ushqimit, depove dhe furnizimeve të avionëve;

- Personelin e pastrimit, magazinave dhe furnizimeve të avionëve;

- Të gjithë personelin e punësuar nga një agjent rregullt i kargos dhe postës ajrore, duke përfshirë ata që mund të mos jenë drejtpërdrejt përgjegjës për sigurinë e ngarkesave të avionit ose që kërkojnë të paktën familjarizim me parimet e sigurisë së aviacionit;

- Të gjithë personelin e përfshirë drejtpërdrejt në dorëzimin/përgatitjen e kargos dhe postës ajrore, ata që janë të përfshirë në përgatitjen/kontrollin e dokumenteve;

- Drejtuesit e automjeteve të përfshirë në transportin e kargos dhe postës ajrore dhe ushqimit në fluturim;

- Të gjithë personelin e ngarkesave të avionit dhe i gjithë personeli i përfshirë në shkarkimin e ngarkesave ajrore brenda në avion.

2. Personeli i sigurisë

2.1 Rekrutimi

Procedurat e mëposhtme duhet të ndiqen përpara se të vendoset që një punonjës potencial ka aftësitë e nevojshme dhe integritetin e duhur për të qenë i besueshëm për të kryer detyrat e sigurisë së aviacionit.

Të gjithë kandidatët, që kërkojnë të punësohen ose që mund të punësohen në sigurinë e aviacionit civil, duhet të plotësojnë një formular aplikimi ku të japin të gjitha informacionet e detajuara rreth tyre, për një periudhë kohore minimalisht prej 5 (pesë) vjetësh nga dita e aplikimit. Ky formular duhet të përfshijë edukimin, trajnimet, punësimet e mëparshme, informacione të tjera të nevojshme për të verifikuar mungesën e dënimeve apo veprimeve kriminale në të shkuarën e aplikantit, si dhe eksperiencat e mëparshme të punës.

Të gjitha vendimet për përshtatshmërinë e kandidatëve për t'u punësuar në detyrat e sigurisë së aviacionit duhet të konfirmohen nga drejtuesi i sigurisë.

Në marrjen e këtyre vendimeve, niveli ekzekutiv duhet të marrë në konsideratë informacionet e marra gjatë procesit të verifikimit dhe çdo periudhë tjetër, për të cilat nuk ka qenë e mundur të bëhet verifikimi.

AAC-ja mund të vendosë të miratojë ose jo pranimin e kandidatëve në disa pozicione specifike të konsideruara të një rëndësie të veçantë.

Dokumentet e kandidatëve të përzgjedhur për detyrat e sigurisë së aviacionit, siç parashikohet në paragrafin 2.2.2, duhet të ruhen në dosje personale gjatë gjithë periudhës së punësimit dhe të paraqiten në rastet kur këto kërkojnë nga autoritetet.

2.1.1 Përzgjedhja

Një proces efektiv përzgjedhjeje do të rezultojë në punësimin e personelit që i përshtatet më mirë funksioneve respektive. Përzgjedhja e përshtatshme e personelit do të rrisë performancën në punë, do të optimizojë efektivitetin e trajnimit, do të rrisë kënaqësinë në punë dhe do të reduktojë largimet e personelit. Procedurat e përzgjedhjes duhet të përmbajnë një përshkrim të detajuar të kërkesave të



vendit të punës. Duhet të përfshihen të gjitha elementet, si: përshkrimi i punës, funksionet që zbatohen, aftësitë personale (aftësia dhe qëndrimi) dhe ambienti organizativ brenda të cilit zbatohen këto detyra. Kjo mund të përdoret si bazë për të garantuar vlefshmërinë e procesit të përzgjedhjes, veçanërisht në raste kur është ligjërisht e kërkuar ose gjatë auditimeve. Kandidatët duhet të vlerësohen nëpërmjet këtyre kriterëve dhe do të punësohen vetëm ata që i përmbushin këto kriterë.

Personat që rekrutohen për të zbatuar ose për të qenë përgjegjës për skanimin, akses kontrollin ose kontrollet të tjera të sigurisë në zonën e kufizuar të sigurisë duhet të kenë kaluar me sukses një kontroll të rreptë të pastërtisë së figurës.

Në përputhje me rregullat e aplikueshme në aktet 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 vjetëve të mëparshëm;
- iii. mbulojnë punësimin, arsimin dhe çdo boshllëk gjatë së paku 5 vjetëve të mëparshëm;
- 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.

Në përputhje me rregullat e aplikueshme kombëtare dhe ndërkombëtare, një kontroll standard i pastërtisë së figurës duhet:

- a) të përcaktojë identitetin e personit në bazë të provave të dokumentuara;
- b) të mbulojë regjistrimet kriminale në të gjitha shtetet e banimit gjatë së paku 5 vjetëve të mëparshëm;
- c) të mbulojë punësimin, arsimin dhe çdo periudhë boshe gjatë të paktën 5 vjetëve të mëparshëm.

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 pastërtisë 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.

Kontrollet e rrepta ose standard të pastërtisë së figurës do të konsiderohen si të pavlefshme, nëse jo të gjitha elementet e specifikuar në pikat e mësipërme 2.1.1 (“i”, “ii”, “iv”, “a”, “b”, “c”), përkatësisht plotësohen në mënyrë të suksesshme ose nëse në çdo moment këto elemente nuk sigurojnë nivelin e domosdoshëm të sigurisë së besueshmërisë së individit.

Kontrollet e rrepta të pastërtisë së figurës duhet të përsëriten në intervale të rregullta jo më të gjata se 12 muaj, ndërsa kontrollet standarde të pastërtisë së figurës duhet të përsëriten në interval të rregullta jo më tepër se tre vjet.

Kontrolli i pastërtisë së figurës duhet të garantojë që kandidati nuk është ose ka qenë i dënuar dhe që nuk ka lidhje kriminale me organizata terroriste. Veprat skualifikuese do të detajohen në një procedurë të veçantë.

Procesi i rekrutimit për të gjithë personat që përzgjidhen për të zbatuar ose për të qenë përgjegjës për skanimin, akses kontrollin ose kontrolle të tjera të sigurisë duhet të përfshijë së paku një aplikim me shkrim dhe një fazë intervistimi të konceptuar për të siguruar një vlerësim fillestar të aftësive.

Këto aftësi dhe zotësi do të vlerësohen gjatë procesit të rekrutimit dhe para përfundimit të çdo periudhe të provës.

Të dhënat e rekrutimit, përfshirë rezultatet e testeve të vlerësimit, do të mbahen për të gjithë personat e rekrutuar si punonjës sigurie për të paktën kohëzgjatjen e kontratës së tyre.

2.1.2 Vendimet e përzgjedhjes

Të gjitha vendimet për përshtatshmërinë e kandidatit për t’u punësuar në zbatimin e detyrave të sigurisë së Aviacionit Civil, duhet të bazohen në procedura të besueshme, të vlefshme dhe të standardizuara. Është e përgjegjësi e secilit operator që të hartojë dhe zbatojë këto procedura.

2.1.3 Dokumentacioni i përzgjedhjes

Për çdo kandidat të përzgjedhur për zbatimin e detyrave të sigurisë së Aviacionit Civil duhet të ruhet dokumentacioni i procesit të përzgjedhjes për një kohë të paracaktuar nga ligjet në fuqi dhe



jo më pak së periudha e vlefshmërisë së kontratës së punës. Këto dokumente duhet të jenë:

- Intervista e detajuar e kandidatit;
- Kalimi me sukses i kontrollit të pastërtisë së figurës;
- Kontrolli i parapunësimit;
- Rezultatet e testeve të kryera nga kandidati;
- Vlerësimi i aftësive mendore, fizike dhe shëndetësore të kandidatit, që provojnë së kandidati është i shëndetshëm dhe ka të gjitha aftësitë për të kryer detyrat e kërkuara;
- Emri dhe detyra e personit vendimmarrës, në lidhje me përshtatshmërinë e kandidatit.

2.1.4 Formulari i aplikimit

Të gjithë kandidatët që kërkojnë të punësohen ose që janë në proces vlerësimi për t'u punësuar në detyrat e kontrollit të sigurisë së aviacionit, duhet të plotësojnë një formular aplikimi ku të japin detaje të plota për të paktën 5 (pesë) vjetët e fundit. Këto detaje duhet të përfshijnë:

- Identitetin dhe të dhënat personale të shoqëruara me një fotografi të kohëve të fundit;
- Edukimin;
- Trajnimet;
- Punësimin e mëparshëm, përfshirë një shpjegim mbi hapësirat e mundshme midis punësimeve;
- Informacione të tjera të rëndësishme, që konsiderohen të nevojshme nga për të lehtësuar kontrollin e pastërtisë, që konfirmojnë identitetin e një personi, përvojën e mëparshme, historinë kriminale.

Formulari duhet të përfshijë:

- Një deklaratë që informacioni i dhënë nga kandidati është i plotë e i saktë;
- Një deklaratë që kandidati nuk ka asnjë dënim të mëparshëm sipas ligjeve të vendit;
- Një deklaratë që çdo informacion i rremë i dhënë nga kandidati mund të sjellë refuzimin e punësimit apo procedim disiplinor ose penal;
- Firmën e kandidatit.
- Formulari i aplikimit duhet të mbahet nga organizata për sa kohë kandidati është i punësuar dhe duhet t'i paraqitet AAC-së sa herë që kërkohet.

2.1.5 Intervista

Çdo kandidat duhet të intervistohet nga një person përgjegjës, i kualifikuar, i cili duhet të sigurohet që kandidati e kupton rëndësinë e informacioneve të dhëna në formularin e aplikimit.

Gjatë intervistës, intervistuesi duhet:

- Të qartësojë arsyet e largimit nga punësimet e mëparshme të kandidatit;
 - Të sigurohet që çdo interval punësimi i shkuar i kandidatit është i verifikueshëm;
 - Të kërkojë çdo informacion të mëtejshëm, në lidhje me sigurinë, siç përcaktohet nga AAC-ja.
- Kur identifikohet ndonjë hapësirë në periudhat e mëparshme të punësimit ose kur duket se është e pamundur që informacioni i dhënë të verifikohet, intervistuesi duhet të kërkojë:
- Referenca të detajuara nga persona që mund të bëjnë konfirmimin e kërkuar;
 - Dokumente të tjera që mund të bëjnë konfirmimin si p.sh. certifikatë martesë, librezën e sigurimeve shoqërore, dokumentet e zyrës së imigracionit etj.

Në rastet kur kandidati ka vendosur emra referuesish në formularin e tij të aplikimit për të ofruar të dhëna për periudha të paverifikueshme në mënyra të tjera, duhet të vërtetohet besueshmëria e referuesve.

Kur kandidati ofron mënyra të tjera verifikimi të së shkuarës së tij të punësimit, intervistuesi duhet të verifikojë besueshmërinë e tyre. Kur verifikimi i referencave apo i mënyrave të tjera të verifikimit rezulton i pamundur, kandidatit duhet t'i kërkohej të ofrojë të tjera referenca ose mënyra të tjera verifikimi, sipas kritereve të përcaktuara për sigurinë.

2.2 Operatorët e skanerit (pajisjeve me rreze X/EDS)

2.2.1 Kualifikimet

Personat e punësuar në detyrat e kontrollit dhe/ose të skanimit, duke përdorur teknologjinë me rreze X dhe/apo EDS duhet të jenë të aftë fizikisht dhe mendërisht për të kryer detyrat e tyre në një standard të përshtatshëm.

Kërkesa e përgjithshme për kualifikimin e operatorëve të skanerit janë:

- të kenë shëndet të mirë, dhe mos të kenë pengesa fizike që do t'i pengonin ata të realizojnë detyrat e tyre;
- aftësi të njohjes së objekteve për detyrat e skanimit me rreze X (shikimi, dallimi i ngjyrave);
- një mënyrë jetese të shëndetshme, pa varësi nga alkooli ose substanca të paligjshme apo përdorimi i ilaçeve pa recetë;
- të kenë aftësi vëzhguese dhe përqendrim të mjaftueshëm për të kryer detyrat në mënyrë efektive;



- të kenë arsim të mesëm minimalisht;
- aftësi të mira komunikimi me gojë dhe me shkrim;

- aftësi të mira ndër personale për t'i mundësuar atyre të mbajnë shërbim adekuat ndaj klientit, ndërsa sigurojnë që funksionet e sigurisë kryhen në mënyrë efektive;

- të kenë njohuri të mjaftueshme të gjuhës angleze, me shkrim dhe me gojë, që lejon ndërmarrjen e detyrave në një standard të kënaqshëm.

2.2.2 Certifikimi i operatorëve të skanerit

Certifikimi është një vlerësim dhe një konfirmim në emër të AAC-së/departamenti i sigurisë, që personi ka aftësitë dhe kualifikimet e nevojshme për të ushtruar detyrat që i janë ngarkuar në një nivel të kënaqshëm, siç përcaktohet prej AAC-së. Procesi i certifikimit duhet të jetë i drejtë, brenda afateve, i besueshëm, i vlefshëm dhe i standardizuar. Testet certifikuese duhet të bëhen ose nën mbikëqyrjen e AAC-së, ose nga persona të autorizuar nga AAC-ja. Nota minimale kaluese është 80%.

Çdo organizatë që punëson operatorë skanerit është përgjegjëse për të garantuar që punonjësit e punësuar prej saj janë të certifikuar në bazë të këtij programi.

a) Elementet kryq

Çdo operator skanerit duhet të testohet pas përfundimit të trajnimit fillestar (certifikimi fillestar) dhe ricertifikimit periodik një herë në 2 vjet.

Kandidatët që marrin pjesë në trajnime duhet të vlerësohen për të gjitha modulet që u jepen. Qëllimi i vlerësimit është të masë aftësitë (njohuritë dhe mundësitë) e kandidatëve për të arritur objektivat dhe qëllimet e trajnimit. Njohuritë duhet të vlerësohen në një ose disa nga format e mëposhtme:

- Provim me shkrim që përfshin njohuritë teorike;

- Provim i aftësive interpretuese të imazheve të skanerit, duke marrë në konsideratë që programi i certifikimit është i aplikueshëm për të dy – si operatorët e skanerit, ashtu edhe stafi që merret me kontrollin e njerëzve. Përmbajtja e provimit duhet të jetë e përshtatur sipas detyrave të operatorëve të skanerit, p.sh. kur operatori i skanerit është i autorizuar të bëjë vetëm kontrollin e njerëzve, ai/ajo nuk duhet patjetër të testohet për aftësinë interpretuese të imazheve të skanerit;

- Provim me gojë.

Aftësitë duhet të vlerësohen nga një provim i përshtatshëm praktik ose kompjuterik (CBT). Provimi duhet të administrohet nga AAC-ja apo një përfaqësues i autorizuar nga AAC-ja.

Elementet e sipërpërmendura duhet të përfshijnë, gjithashtu, një vlerësim të përdorimit të saktë të pajisjeve të skanimit dhe teknologjisë në vendin e punës.

Procesi i certifikimit duhet të kryhet nën mbikëqyrjen e AAC-së ose nga persona të autorizuar. Nota kaluese është 80%.

Kandidati duhet të kalojë me sukses çdo element përbërës të trajnimit për t'u certifikuar. Nëse një ose më shumë elemente nuk janë kaluar me sukses, kandidatit mund t'i jepet e drejta për të përsëritur provimin, vetëm një herë.

Kalimi me sukses i certifikimit fillestar është një ndër kërkesat e punësimit si operator skanerit. Pas përfundimit të suksesshëm të certifikimit, operatorit të skanerit duhet t'i jepet një certifikatë, e cila shpreh qartë se personi është i aftë për të kryer detyrat e operatorit të skanerit. Një kopje e çdo certifikate që punonjësit përftojnë në trajnime, gjatë periudhës së punësimit, do t'i jepet punonjësit ndërsa një kopje tjetër do të ruhet në dosjen e tij personale.

Nëse operatori i skanerit dështon në ndonjë prej elementeve të certifikimit periodik, aftësia e operatorit të skanerit për të përmbushur detyra të ndryshme të sigurisë duhet të rishqyrtohet dhe të pezullohet nga aktivitetet e skanimit deri në një vlerësim të mëtejshëm pozitiv.

b) Provimi teorik

Provimi teorik duhet të fokusohet në çështjet e specifikuar nga PKSAC-ja dhe procedurat standarde të operimit (SOP-së). Ai duhet të përmbajë pyetje të aspekteve operacionale, teknike dhe të përgjithshme të sigurisë së Aviacionit Civil dhe duhet të jetë në përputhje me temat e trajnimeve.

Ai mund të jetë p.sh. i bazuar në përmbajtjen e ICAO STP (paketa standarde e trajnimit)/fillestar. Për të pasur një certifikim të besueshëm, të vlefshëm dhe të standardizuar, ky provim duhet të përmbajë një numër të mjaftueshëm pyetjesh.

c) Provimi i interpretimit të imazheve me rreze X

Operatori i skanerit duhet të njohë objektet e ndaluara dhe se si ato duken në imazhin me rreze



X, kur ndodhen në çantën e një pasagjeri apo një anëtar të stafit të aeroportit. Kjo mund të verifikohet nëpërmjet testit të njohjes së objekteve të ndaluara.

Ky test duhet të përmbajë disa ose shumë objekte të ndryshme, të ndaluara me qëllim që të jetë konform listës ndërkombëtare të sendeve të ndaluara. Testi duhet të përmbajë, gjithashtu, imazhe me rreze X, me më shumë se një objekt të ndaluar dhe një numër çantash “të pastra”.

Koha e lejuar për të interpretuar imazhin duhet të jetë e krahasueshme me kohën e inspektimit në pika të ndryshme kontrolli. Kandidatët duhet të përcaktojnë për çdo imazh, nëse është një çantë e “pastër” ose nëse duhet kontrolluar me dorë, për më tepër kandidatët duhet të identifikojnë objektin e ndaluar.

Rezultatet e testit duhet të bazohen në identifikime të sakta, si të kërcënimeve reale, ashtu edhe atyre të rreme. Si një alternative tjetër për përcaktimin e rezultatit mund të përdoret dhe numri i objekteve të ndaluara të identifikuara në mënyrë të saktë.

Në përgatitjen e testeve, probabiliteti i identifikimit nuk varet vetëm nga pamja e objektit të ndaluar, por, gjithashtu, edhe nga pozicioni që objekti i ndaluar ka në brendësi të çantës, nga kompleksiteti i çantës dhe sa ky objekt i ndaluar është i dallueshëm në praninë e objekteve të tjera. Është e rekomandueshme të zhvillohen dhe përdoren teste të veçanta që marrin në konsideratë këto aspekte, duke përdorur nivele të ndryshme të vështirësisë së imazheve.

Provimi praktik

Provimi praktik duhet të testojë aftësitë e mëposhtme:

- Aftësinë për të përdorur pajisjet e sigurisë që përdoren në vendin e punës dhe të kuptojnë çështjet e sigurisë dhe shëndetit në lidhje me ta;
- Përdorimi i opsioneve të ndryshme të tastierës dhe kuptimin e ngjyrave të sistemeve me rreze X, gjatë punës (ku është e nevojshme);
- Kontrolli i personit, skanimi dhe kontrolli me dorë i çantave, aftësia për të zbatuar saktë procedurat;
- Rregullat e sjelljes me pasagjerët dhe reagimit në situata kritike.

e) Nota kaluese

Nota kaluese e testeve përfundimtare të certifikimit është 80%. Rezultate të tilla janë të

bazuara në numrin e përgjigjeve të sakta, ku nuk jepet asnjë pikë për përgjigjet e gabuara ose për pyetjet që nuk është dhënë përgjigje.

f) Trajnimi praktik dhe gjatë punës (OJT)

Trajnimi gjatë punës duhet të zhvillohet nga AAC-ja ose një palë e tretë e autorizuar prej tij. Ky trajnim do të zgjasë të paktën 14 ditë dhe duhet të zhvillohen për të gjitha aspektet që përfshin formimin e operatorëve të skanerit. Punonjësit duhet të trajnohen në mënyrë specifike për çdo dhe të gjitha funksionet që do të kryejnë (p.sh. skanimi dhe kontrolli i personave, sendeve dhe mjeteve, skanimi i bagazheve të dorës, skanimi i bagazheve të kompartimentit të avionit, skanimi i kargos/dërgesave etj.). Programet e trajnimit për të gjitha këto funksione duhet të jenë konform PKTSAC-së.

Trajnimi gjatë punës (OJT) është një periudhë kohe e trajnimit fillestar ku kandidati është nën një mbikëqyrje të afërt nga një person me eksperiencë dhe njohuri të gjera dhe nuk duhet të marrë vendime në lidhje me “pastërtinë” e sendeve të skanuara. Qëllimi i trajnimit gjatë punës është të kalojë njohuritë e marra në klasë në praktikë në format e aplikueshme. Kjo periudhë duhet, gjithashtu, të përdoret për vlerësimin e aftësive të kandidatit përpara procesit të certifikimit.

g) Trajnimi nëpërmjet kompjuterit (CBT)

Ky trajnim i referohet çdo lloj trajnimit të kryer në kompjuter duke përfshirë trajnimin në një njësi të vetme kompjuterike dhe/ose trajnimin nëpërmjet internetit (*web based training dhe e-Training*).

CBT-ja konsiston në seanca trajnimit që ofrojnë informacion për tema specifike me pyetje dhe shembuj të zbatueshëm të trajtuara gjatë trajnimit në klasë. Kjo mënyrë i jep mundësi kandidatit të kontrollojë se në ç’masë është kuptuar informacioni i dhënë dhe të mësojë nëpërmjet përsëritjes gjatë këtyre seancave. Ky lloj trajnimi mund të përfshijë, gjithashtu, simulime që mundësojnë zhvillimin e aftësive praktike, ofrimin e trajnimit gjatë operimit të sistemeve me rreze X dhe lehtëson interpretimin e imazheve me rreze X, duke iu ofruar kandidatëve një situatë të ngjashme me atë reale në operimin e përditshëm të sigurisë. Përdorimi i CBT-së mund të ndihmojë në rritjen e cilësisë së performancës të operatorëve të skanerit.

Operatorët e skanerit duhet të njohin objektet e ndaluara dhe se si ato duken në imazhet me rreze X të çantave të pasagjerëve. CBT-ja duhet të



përdoret për të siguruar një nivel minimal të aftësisë zbuluese të operatorit të skanerit.

Përmbajtja: Programi CBT duhet të ketë një librarë të gjerë imazhesh dhe shumëllojshmëri imazhesh, që përfaqësojnë sende dhe objekte të rrezikshme (duke filluar me një minimum prej 100 objektesh të ndaluara, ku secili prej tyre të paraqitet në të paktën 24 pamje të ndryshme). Çdo objekt i rrezikshëm duhet të analizohet në këndvështrime të ndryshme. Për kontrollin e çantave të dorës, duhet të përfshihet zbulimi i armëve të dorës, thikave, pajisjeve shpërthyesë të improvizuara (IED) dhe/ose pjesëve të tyre përbërëse, si dhe sendeve të tjera të rrezikshme, për çantat e kompartimentit të avionit dhe kargos, CBT-ja duhet të fokusohet tek IED-të.

Kohëzgjatja: Trajnimi fillestar në kompjuter, për interpretimin e imazheve me rreze X, duhet të zgjasë jo më pak se 10 (dhjetë) orë dhe jo më shumë se 1 (një) orë në ditë.

2.2.3 Trajnimi periodik

Aftësia e zbulimit të objekteve/sendeve të rrezikshme nëpërmjet skanerit me rreze X mund të vijë duke u ulur me kalimin e kohës. Të gjithë operatorët e skanerit duhet të kryejnë trajnime periodike, në intervale të rregullta, për t'u siguruar që ata ruajnë ose përmirësojnë aftësitë e tyre. Programet e trajnimeve periodike mund të përshtaten sipas nevojave specifike dhe individuale të operatorëve të skanerit, bazuar në monitorimin e performancës së vazhdueshme në funksionet e tyre specifike.

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 librarë 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 librarë 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 libreria gjatë trajnimit dhe testit.

- imazhet më të shpeshta të paidentifikuara nga libreria TIP të kombinuara me imazhet më të shpeshta të kapura të artikujve kërcënues të përshtatshme për tipin e operimit të operimit të skanimit dhe me mbulimin e të gjithë tipave të artikujve kërcënues, nëse janë përdorur vetëm një herë për trajnimin e një skaneruesi të caktuar në një periudhë prej 2 vjetësh.

Në trajnimet gjatë punës me TIP, libreria 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.

Vlerësimi i performancës së skaneruesve do të kryhet në fund të çdo periudhe 6-mujore.

Rezultatet e këtij vlerësimi:

- i jepen personit dhe mbahet kopje;

- 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

- mund të merren në konsideratë si pjesë e procesit të ricertifikimit ose të riaprovimit.

2.2.4 Ricertifikimi

Operatorët e skanerit të sigorisë së aviacionit duhet të ricertifikohen nga AAC-ja ose nga një palë e tretë e certifikuar dhe e autorizuar nga AAC-ja një herë në 2 (dy) vjet. Procesi duhet të përfshijë në mënyrë të përshtatshme edhe elementet e certifikimit fillestar, me përjashtim të trajnimit në punë (OJT).

Procesi i ricertifikimit 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 operationale.

2.2.5 Revokimi

Dështimi në një nga elementet e ricertifikimit në një afat kohor të arsyeshëm që normalisht nuk i kalon 3 muaj, duhet të përmbyllet me tërheqjen e certifikimit.

Në rastet kur kompetencat nuk janë ushtruar për më shumë se 6 (gjashtë) muaj, personeli i sigorisë duhet të marrë trajnim të përsëritur para se të lejohet të kthehet në detyrat e sigorisë.



Kur AAC-ja, sipas evidencave (p.sh. rezultate të përsëritura të trajnimit ose rezultate të testeve të fshehta të hapura dhe të mbyllura), është i sigurt që performanca e nevojshme e një punonjësi të certifikuar nuk është arritur më, certifikimi duhet të tërhiqet dhe punonjësi nuk duhet të jetë në gjendje të shërbejë në atë funksion pune deri sa certifikimi mund të rivendoset.

2.2.6 Dokumentimi

Dokumentacioni përkatës për trajnimet dhe certifikimet duhet të jetë i plotë dhe i përditësuar në mënyrën e duhur.

Këto dokumente janë:

- Emri i personit dhe data e punësimit prej punëdhënësit aktual;
- Aktivitetet e sigurisë të kryera dhe data e fillimit të tyre;
- Detajet e trajnimit të dhënë, data e trajnimit dhe kohëzgjatja në orë;
- Emri i trajnuesit dhe firmat e trajnuesit dhe të trajnuarit për të konfirmuar trajnimin;
- Vlerësimi;
- Rezultatet e testimit.

Vlerësimi dhe rezultatet e testimit mund të mbahen konfidenciale.

Regjistrat e certifikimit dhe aprovimit duhet të ruhen për të gjithë personat e certifikuar ose miratuar, të paktën për kohëzgjatjen e kontratave të tyre.

2.3 Ruajtje dhe Patrullë (G&P)

2.3.1 Kualifikimet

Personat e punësuar në detyrat e ruajtjes dhe patrullimit, duhet të jenë të aftë fizikisht dhe mendërisht për të kryer detyrat e tyre në një standard të përshtatshëm.

Kualifikimet e kërkuara për agentët e ruajtjes dhe patrullimit janë:

- të kenë shëndet të mirë, dhe mos të kenë pengesa fizike që do t'i pengonin ata të realizojnë detyrat e tyre;
- të jenë i pavarur nga varësia që krijon alkooli apo lëndë të paligjshme (praktika më e mirë);
- të kenë aftësi vëzhguese dhe përqendrim të mjaftueshëm për të kryer detyrat në mënyrë efektive;
- të kenë arsim të mesëm minimalisht;
- të kenë njohuri të mjaftueshme të gjuhës angleze (preferuese).

2.3.2 Certifikimi i punonjësve Ruajtje dhe Patrullë

Certifikimi është një vlerësim formal dhe një konfirmim në emër të AAC-së, që personi ka aftësitë e nevojshme për të ushtruar detyrat që i janë ngarkuar në një nivel të kënaqshëm, siç përcaktohet prej AAC-së. Procesi i certifikimit duhet të jetë i drejtë, brenda afateve, i besueshëm, i vlefshëm dhe i standardizuar. Testet certifikuese duhet të bëhen ose nën mbikëqyrjen e AAC-së, ose nga persona të autorizuar nga AAC-ja.

Çdo organizatë që punëson punonjës Ruajtje dhe Patrullë, është përgjegjës për të garantuar që punonjësit e punësuar prej saj janë të certifikuar në bazë të këtij programi.

2.3.3 Elementet kyç

Çdo punonjës Ruajtje dhe Patrullë, duhet të testohet pas përfundimit të trajnimit fillestar (certifikimi fillestar) dhe pas tij ricertifikimit 1 herë në 3 vjet.

Kandidatët që marrin pjesë në trajnime duhet të vlerësohen për të gjitha trajnimet që u jepen. Qëllimi i vlerësimit është të masë aftësitë (njohuritë dhe mundësitë) e kandidatëve për të arritur objektivat dhe qëllimet e trajnimit. Njohuritë duhet të vlerësohen në një nga format e mëposhtme:

- Provim me shkrim që përfshin njohuritë teorike/ose;
- Provim me gojë.

Provim duhet të administrohet nga AAC-ja apo një përfaqësues i autorizuar nga AAC-ja.

Procesi i certifikimit duhet të kryhet nën mbikëqyrjen e AAC ose nga persona të autorizuar.

Kandidati duhet të kalojë me sukses çdo element përbërës të trajnimit për t'u certifikuar. Nëse një ose më shumë elemente nuk janë kaluar me sukses, kandidati mund t'i jepet e drejta për të përsëritur provimin, vetëm një herë.

Nota kaluese

Nota kaluese e testeve të certifikimit është 80%. Rezultate të tilla janë të bazuara në numrin e përgjigjeve të sakta, ku nuk jepet asnjë pikë për përgjigjet e gabuara ose për pyetjet që nuk është dhënë përgjigje.

Kalimi me sukses i certifikimit fillestar është një ndër kërkesat e punësimit si agjente Ruajtje dhe Patrullë. Pas përfundimit të suksesshëm të certifikimit, punonjësit Ruajtje dhe Patrullë, duhet t'i jepet një certifikatë, e cila shpreh qartë se personi është i aftë për të kryer detyrat e tij. Një kopje e çdo



certifikate që punonjësi përfton në trajnime, gjatë periudhës së punësimit, do t'i jepet punonjësit, ndërsa një kopje tjetër do të ruhet në dosjen e tij personale.

2.3.4 Trajnimi praktik dhe gjatë punës (OJT)

Trajnimi gjatë punës duhet të zhvillohet nga AAC-ja ose një palë e tretë e autorizuar prej tij. Ky trajnim do të zgjasë të paktën 14 ditë, dhe duhet të zhvillohen për të gjitha aspektet që përfshijn formimin e punonjësve të Ruajtjes dhe Shërbimit. Punonjësit duhet të trajnohen në mënyrë specifike për çdo dhe të gjitha funksionet që do të kryejnë.

Trajnimi gjatë punës (OJT) është një periudhë kohe e trajnimit fillestar ku kandidati është nën një mbikëqyrje të afërt nga një person me eksperiencë dhe njohuri të gjera.

Qëllimi i trajnimit gjatë punës është të kalojë njohuritë e marra në klasë në praktikë në format e aplikueshme. Kjo periudhë duhet, gjithashtu, të përdoret për vlerësimin e aftësive të kandidatit përpara procesit të certifikimit.

2.3.5 Ricertifikimi

Agjentët e Ruajtjes dhe Patrullës duhet të ricertifikohen nga AAC-ja ose nga një palë e tretë e certifikuar dhe e autorizuar nga AAC-ja një herë në 3 (tre) vjet. Procesi duhet të përfshijë në mënyrë të përshtatshme edhe elementet e certifikimit fillestar, me përjashtim të trajnimit në punë (OJT).

2.3.6 Revokimi

Dështimi në një nga elementet e ricertifikimit brenda një afati të arsyeshëm, zakonisht jo më të gjatë se 3 (tre) muaj, duhet të rezultojë tërheqjen e certifikimit.

Në rastet kur kompetencat nuk janë ushtruar për më shumë se 6 (gjashtë) muaj, personeli i sigurisë duhet të marrë trajnim të përsëritur para se të lejohet të kthehet në detyrat e sigurisë.

Kur AAC-ja, sipas evidencave (p.sh. rezultate të përsëritura të trajnimit ose rezultate të testeve të fshehta të hapura dhe të mbyllura), është i sigurt që performanca e nevojshme e një punonjësi të certifikuar nuk është arritur më, certifikimi duhet të tërhiqet dhe punëmarrësi nuk duhet të jetë në gjendje të shërbejë në atë funksion pune deri sa certifikimi mund të rivendoset.

2.4 Supervizor Skaneri

2.4.1 Kualifikimet

Personat e punësuar në detyrën e Supervizorit të Skanerit duhet të jenë të aftë fizikisht dhe

mendërisht për të kryer detyrat e tyre në një standard të përshtatshëm. Kualifikimet për supervizorë skaneri janë:

- të kenë shëndet të mirë dhe mos të kenë pengesa fizike për realizimin e detyrave të tyre;
 - aftësi të njohjes së objekteve për detyrat e skanimit me rreze X (shikimi, dallimi i ngjyrave);
 - të jenë të pavarur nga varësia që krijon alkooli apo lëndë të paligjshme (praktika më e mirë);
 - të kenë aftësi vëzhguese dhe përqendrim të mjaftueshëm për të kryer detyrat në mënyrë efektive;
 - të kenë arsim të lartë (minimalisht *Bachelor*);
 - të kenë njohuri të mjaftueshme të gjuhës angleze, me shkrim dhe me gojë, që lejon ndërmarrjen e detyrave në një standard të kënaqshëm;
 - personi i punësuar në pozicionin e Supervizorit të Skanerit duhet të ketë punuar përpara, minimalisht dy vjet si Operator Skaneri.
- Personat, e punësuar në pozicionin e Supervizorit të Sigurisë, në pikën e skanimit duhet të kenë certifikimin e duhur, njohuritë dhe eksperiencën që të paktën duhet të përfshijë:
- njohuri e rregulloreve kombëtare dhe ndërkombëtare të sigurisë së aviacionit;
 - njohuri të gjerë dhe eksperiencë në operimin e sigurisë së aviacionit;
 - njohuri në fushat e tjera të sigurisë, si: policia, ushtria etj.;
 - njohuri minimale në fushat në vazhdim: sistemet e sigurisë dhe kontrollit të hyrje-daljeve; sigurinë në tokë dhe në fluturim (të avionit); armët dhe sendet e ndaluara; njohuri mbi terrorizmin.

Në rastet e operimit në një aeroport me një numër të konsiderueshëm pasagjerësh apo fluturimesh ndërkombëtare, duhet që supervizorët e sigurisë të komunikojnë në të paktën një gjuhë të huaj (anglisht).

Një supervizor i sigurisë (skaneri) në aviacion duhet:

- a) të jetë në gjendje të drejtojë ose të jetë mentor për stafin, p.sh. trajnim në vendin e punës;
- b) të sigurojë monitorimin dhe vlerësimin e vazhdueshëm të performancës operationale të personelit të sigurisë, duke identifikuar dobësi në fusha ku mund të kërkohej trajnim përmirësues;
- c) sigurojnë trajnime ndihmëse për personelin e sigurisë, kur kërkohej;
- d) të promovojë një kulturë të sigurisë.



Personat e përzgjedhur si supervizorë duhet të tregojnë se zotërojnë përvojën dhe aftësitë e kërkuara dhe kualifikime të përshtatshme. Në veçanti, ata duhet të jenë në gjendje të demonstrojnë aftësinë për të monitoruar në mënyrë efektive performancën e stafit të sigurisë. Për më tepër, ata duhet të jenë të vetëdijshëm për rëndësinë e masave të kontrollit të cilësisë, duke siguruar që masat e sigurisë dhe trajnimi të plotësojnë standardet e kërkuara.

2.4.2 Certifikimi i Supervizorit të Skanerit

Certifikimi është një vlerësim dhe një konfirmim në emër të AAC-së/departamenti i sigurisë, që personi ka aftësitë e nevojshme për të ushtruar detyrat që i janë ngarkuar në një nivel të kënaqshëm, siç përcaktohet prej AAC-së. Procesi i certifikimit duhet të jetë i drejtë, brenda afateve, i besueshëm, i vlefshëm dhe i standardizuar. Testet certifikuese duhet të bëhen ose nën mbikëqyrjen e AAC-së ose nga persona të autorizuar nga AAC-ja.

Nota kaluese e testeve përfundimtare të certifikimit është 80%. Rezultate të tilla janë të bazuara në numrin e përgjigjeve të sakta, ku nuk jepet asnjë pikë për përgjigjet e gabuara ose për pyetjet që nuk është dhënë përgjigje.

Trajnimi gjatë punës (OJT) është një periudhë kohe e trajnimit fillestar ku kandidati është nën një mbikëqyrje të afërt nga një person me eksperiencë dhe njohuri të gjera. Qëllimi i trajnimit gjatë punës është të kalojë njohuritë e marra në klasë në praktikë në format e aplikueshme. Kjo periudhë, e cila nuk duhet të jetë më pak se 10 ditë, duhet, gjithashtu, të përdoret për vlerësimin e aftësive të kandidatit përpara procesit të certifikimit.

Performacat dhe vërejtjet gjatë punës duhet të reflektohen dhe të merren në konsideratë, në procesin e ngritjes në detyrë të stafit të sigurisë.

2.4.3 Ricertifikimi

Supervizorët e Skanerit të sigurisë së aviacionit duhet të ricertifikohen nga AAC-ja ose nga një palë e tretë e certifikuar dhe e autorizuar nga AAC-ja, një herë në 2 (vjet) vjet. Procesi duhet të përfshijë në mënyrë të përshtatshme edhe elementet e certifikimit fillestar. Testet ricertifikuese duhet të bëhen ose nën mbikëqyrjen e AAC-së, ose nga persona të autorizuar nga AAC-ja. Nota minimale kaluese është 80%.

2.4.4 Revokimi

Dështimi në përmbushjen e një prej elementeve të ricertifikimit ose të riaprovimit në një afat kohor

të arsyeshëm që normalisht nuk i kalon 3 muaj, duhet të përmbyllet me tërheqjen e certifikimit.

Në rastet kur kompetencat nuk janë ushtruar për më shumë se 6 (gjashtë) muaj, Supervizori i Skanerit të sigurisë duhet të marrë trajnim të përsëritur para se të lejohet të kthehet në detyrat e sigurisë.

Kur AAC-ja, sipas evidencave (p.sh. rezultate të përsëritura të trajnimit ose rezultate të testeve të fshehta të hapura dhe të mbyllura), është i sigurt që performanca e nevojshme e një punonjësi të certifikuar nuk është arritur më, certifikimi duhet të tërhiqet dhe punëmarrësi nuk duhet të jetë në gjendje të shërbejë në atë funksion pune deri sa certifikimi mund të rivendoset.

2.4.5 Dokumentimi

Dokumentacioni përkatës për trajnimet dhe certifikimet duhet të jetë i kompletuar dhe i përditësuar në mënyrën e duhur.

Këto dokumente janë:

- Emri i personit dhe data e punësimit prej punëdhënësit aktual;
- Aktivitetet e sigurisë të kryera dhe data e fillimit të tyre;
- Detajet e trajnimit të dhënë, data e trajnimit dhe kohëzgjatja në orë;
- Emri dhe firmat e trajnuesit dhe të trajnuarit për të konfirmuar trajnimin;
- Vlerësimi;
- Rezultatet e testimit.

Vlerësimi dhe rezultatet e testimit mbahen konfidenciale.

Regjistrat e certifikimit dhe të aprovimit duhet të ruhen për të gjithë personat e certifikuar ose miratuar, të paktën për kohëzgjatjen e kontratave të tyre.

2.5 Supervizor Ruajtje dhe Patrullë (G&P)

2.5.1 Kualifikimet

Personat e punësuar si supervizor në detyrat e ruajtjes dhe të patrullimit duhet të jenë të aftë fizikisht dhe mendërisht për të kryer detyrat e tyre në një standard të përshtatshëm.

Kualifikimet për supervizorë të ruajtjes dhe patrullimit janë:

- të kenë shëndet të mirë, mos të kenë pengesa fizike që do t'i pengonin ata të realizojnë detyrat e tyre;
- të jenë i pavarur nga varësia që krijon alkooli apo lëndë të paligjshme (praktika më e mirë);



- të kenë aftësi vëzhguese dhe përqendrim të mjaftueshëm për të kryer detyrat në mënyrë efektive;

- të kenë arsim të mesëm (e detyrueshme) dhe ose të lartë (preferuese);

- të kenë njohuri të mjaftueshme të gjuhës angleze (preferuese);

- të kenë të paktën dy vjet eksperiencë si agjentë të ruajtjes dhe të patrullimit.

Një supervizor i sigurisë (G&P) në aviacion duhet:

- a) të jetë në gjendje të drejtojë ose të jetë mentor për stafin, p.sh. trajnim në vendin e punës;

- b) të sigurojë monitorimin dhe vlerësimin e vazhdueshëm të performancës operationale të personelit të sigurisë, duke identifikuar dobësi në fusha ku mund të kërkohej trajnim përmirësues;

- c) sigurojnë ndërveprime dhe trajnim ndihmës për personelin e sigurisë, kur kërkohej;

- d) të sigurojë reagime ose ndërveprime për instruktorët e sigurisë në aviacion të jenë në fokusin e trajnimeve të ardhshme, bazuar në atë se ku identifikohen pikat e dobëta në performancën operative;

- e) të promovojë një kulturë të sigurisë.

Personat e përzgjedhur për supervizor duhet të tregojnë se ata posedojnë përvojë aftësitë e kërkuara dhe kualifikime të përshtatshme ose mund të fitojnë aftësitë e nevojshme për drejtues. Në veçanti, ata duhet të jenë në gjendje të demonstrojnë aftësinë për të monitoruar në mënyrë efektive performancën e stafit të sigurisë. Për më tepër, ata duhet të jenë të vetëdijshëm për rëndësinë e masave të kontrollit të cilësisë, duke siguruar që masat e sigurisë dhe trajnimi të plotësojnë standardet e kërkuara.

2.5.2 Certifikimi i supervizorit Ruajtje dhe Patrullë

Certifikimi është një vlerësim dhe një konfirmim në emër të AAC-së/departamenti i sigurisë, që personi ka aftësitë e nevojshme për të ushtruar detyrat që i janë ngarkuar në një nivel të kënaqshëm, siç përcaktohet prej AAC-së. Procesi i certifikimit duhet të jetë i drejtë, brenda afateve, i besueshëm, i vlefshëm dhe i standardizuar. Testet certifikuese duhet të bëhen ose nën mbikëqyrjen e AAC-së, ose nga persona të autorizuar nga AAC-ja.

Çdo organizatë që punëson supervizor Ruajtje dhe Patrullë, është përgjegjës për të garantuar që

punonjësit e punësuar prej saj janë të certifikuar në bazë të këtij programi.

Performancat dhe vërejtjet gjatë punës duhet të reflektohen dhe të merren në konsideratë, në procesin e ngritjes në detyrë të stafit të sigurisë.

2.5.3 Elementet kyç

Çdo supervizor Ruajtje dhe Patrullë duhet të testohet pas përfundimit të trajnimit fillestar (certifikimi fillestar) dhe ricertifikimi periodik 1 herë në 3 vjet.

Kandidatët që marrin pjesë në trajnime duhet të vlerësohen për të gjitha trajnimet që u jepen. Qëllimi i vlerësimit është të masë aftësitë (njohuritë dhe mundësitë) e kandidatëve për të arritur objektivat dhe qëllimet e trajnimit. Njohuritë duhet të vlerësohen në një nga format e mëposhtme:

- Provim me shkrim që përfshin njohuritë teorike; ose

- Provim me gojë.

Provimi duhet të administrohet nga AAC-ja apo një përfaqësues i autorizuar nga AAC-ja.

Procesi i certifikimit duhet të kryhet nën mbikëqyrjen e AAC-së ose nga persona të autorizuar.

Kandidati duhet të kalojë me sukses çdo element përbërës të trajnimit për t'u certifikuar. Nëse një ose më shumë elemente nuk janë kaluar me sukses, kandidati mund t'i jepet e drejta për të përsëritur provimin, vetëm një herë.

Nota kaluese

Nota kaluese e testeve përfundimtare të certifikimit është 80%. Rezultate të tilla janë të bazuara në numrin e përgjigjeve të sakta, ku nuk jepet asnjë pikë për përgjigjet e gabuara ose për pyetjet që nuk është dhënë përgjigje.

Kalimi me sukses i certifikimit fillestar është një ndër kërkesat e punësimit si supervizor Ruajtje dhe Patrullë. Pas kompletimit të suksesshëm të certifikimit, supervizorit Ruajtje dhe Patrullë, duhet t'i jepet një certifikatë, e cila shpreh qartë se personi është i aftë për të kryer detyrat e tij. Një kopje e çdo certifikate që punonjësi përfton në trajnime, gjatë periudhës së punësimit, do t'i jepet punonjësit ndërsa një kopje tjetër do të ruhet në dosjen e tij personale.

2.5.4 Trajnimi praktik dhe gjatë punës (OJT)

Trajnimi gjatë punës duhet të zhvillohet nga AAC-ja ose një palë e tretë e autorizuar prej tij. Trajnimet certifikuese duhet të zhvillohen për të



gjitha aspektet që përfshin formimin e supervizorit Ruajtje dhe Shërbim. Punonjësit duhet të trajnohen në mënyrë specifike për çdo dhe të gjitha funksionet që do të kryejnë.

Programet e trajnimit për të gjitha këto funksione duhet të jenë në përputhje me këtë program.

Programet e trajnimit duhet të konsistojnë në trajnim fillestar që përfshin një periudhë nën mbikëqyrje të trajnimit gjatë punës (OJT). Trajnimi duhet të kryhet në një ambient të përshtatshëm, në kushte që mundësojnë një proces të mësuarit efektiv dhe eficient. Trajnimi duhet të ofrohet nga instruktorë të certifikuar.

Trajnimi gjatë punës (OJT) është një periudhë kohe e trajnimit fillestar, ku kandidati është nën një mbikëqyrje të afërt nga një person me eksperiencë dhe njohuri të gjera.

Qëllimi i trajnimit gjatë punës është të kalojë njohuritë e marra në klasë në praktikë në format e aplikueshme. Kjo periudhë, e cila nuk duhet të jetë më pak se 10 ditë, duhet, gjithashtu, të përdoret për vlerësimin e aftësive të kandidatit përpara procesit të certifikimit.

2.5.5 Ricertifikimi

Supervizori i Sigurisë në aviacion Ruajtje dhe Patrullë duhet të ricertifikohet nga AAC-ja ose një palë e tretë e certifikuar dhe e autorizuar nga AAC-ja një herë në 3 (tre) vjet. Procesi duhet të përfshijë në mënyrë të përshtatshme edhe elementet e certifikimit fillestar.

2.5.6 Revokimi

Dështimi në një nga elementet e ricertifikimit brenda një afati të arsyeshëm, zakonisht jo më të gjatë se 3 (tre) muaj, duhet të rezultojë në tërheqjen e certifikimit.

Në rastet kur kompetencat nuk janë ushtruar për më shumë se 6 (gjashtë) muaj, Supervizori i Sigurisë duhet të marrë trajnim të përsëritur para se të lejohet të kthehet në detyrat e sigurisë.

Kur AAC-ja, sipas evidencave (p.sh. rezultate të përsëritura të trajnimit ose rezultate të testeve të fshehta të hapura dhe të mbyllura), është i sigurt që performanca e nevojshme e një punonjësi të certifikuar nuk është arritur më, certifikimi duhet të tërhiqet dhe punëmarrësi nuk duhet të jetë në gjendje të shërbejë në atë funksion pune deri sa certifikimi mund të rivendoset.

2.6 Menaxherët e Sigurisë (operacional)

2.6.1 Kualifikimet

Menaxherët e sigurisë përgjegjës për zbatimin e masave të sigurisë, në lidhje me operimin duhet të zotërojnë kompetencat e nevojshme, njohuritë dhe përvojë, përfshirë:

- njohuri për rregulloret ndërkombëtare dhe kombëtare, të sigurisë së aviacionit;
- njohuri dhe përvojë në operacionet e sigurisë së aviacionit;
- njohuri dhe me fusha të tjera të sigurisë, të tilla si fusha të zbatimit të ligjit ose ushtria;
- të kenë arsim të lartë;
- certifikim ose aprovim ekuivalent dhe trajnimi i duhur nga autoriteti përkatës; dhe
- njohuri në fushat specifike, si më poshtë:
- sistemet e sigurisë dhe akses kontroll;
- siguria në tokë dhe gjatë fluturimit;
- artikujt e kufizuar dhe të ndaluar;
- njohuri të përgjithshme mbi terrorizmin dhe kërcënimet aktuale kundër Aviacionit Civil; dhe
- të kuptuarit e rrezikut bazuar në qasjen e sigurisë.

Eksperiencë në operim jo më pak se 5 vjet dhe si supervisor jo më pak se 2 vjet.

Personat e përzgjedhur për pozicione menaxheriale, mbikëqyrëse ose udhëzuese duhet të tregojnë se zotërojnë përvojën dhe aftësitë e kërkuara dhe kualifikime të përshtatshme ose mund të fitojnë aftësitë e nevojshme për leadership. Në veçanti, ata duhet të jenë në gjendje të demonstrojnë aftësinë për të monitoruar në mënyrë efektive performancën e stafit të sigurisë. Për më tepër, ata duhet të jenë të vetëdijshëm për rëndësinë e masave të kontrollit të cilësisë, duke siguruar që masat e sigurisë dhe trajnimi të plotësojnë standardet e kërkuara.

2.6.2 Përgjegjësitë

Një menaxher i sigurisë në aviacion (operacional) duhet:

- a) të jetë në gjendje të drejtojë ose të jetë mentor për stafin, p.sh. trajnim në vendin e punës;
- b) të sigurojë monitorimin dhe vlerësimin e vazhdueshëm të performancës operationale të personelit të sigurisë, duke identifikuar dobësi në fusha ku mund të kërkohej trajnim përmirësues;
- c) të sigurojnë trajnim ndihmës për personelin e sigurisë, kur kërkohej;
- d) të sigurojë reagime, ndërveprime ose sugjerime për instruktorët e sigurisë në aviacionit,



bazuar në atë se ku identifikohen pikat e dobëta në performancën operative;

e) të promovojë një kulturë të sigurisë.

2.6.3 Kërkesat e trajnimit të Menaxherit të Sigurisë

Menaxherët e sigurisë duhet të marrin trajnime rreth të parimeve të sigurisë në aviacion dhe rregulloret kombëtare dhe ndërkombëtare, kornizën ligjore për sigurinë e aviacionit, si dhe monitorimi i pajtueshmërisë.

Trajnimi për menaxherët e sigurisë duhet, gjithashtu, të përqendrohet në njohjen e programeve të zbatueshme të sigurisë brenda organizatës dhe procedurave standarde të operimit, të përshtatshme, sipas rastit.

Trajnimi duhet të njohë menaxherët me të gjitha aspektet e sigurisë së aviacionit, menaxhimin dhe kulturën.

2.6.4 Certifikimi i Menaxherit të Sigurisë (operacional)

Qëllimi kryesor i certifikimit është të sigurohet që standardet e duhura arrihen në mënyrë të vazhdueshme të besueshme. Një kandidat duhet të kalojë provimet e duhura para se të emërohet si menaxher i sigurisë.

Certifikimi mund të përbëhet nga një provim me shkrim që përmban elementet e mëposhtme:

- Një pyetësor me shumë alternativa;
- Një ese ose një rast studimi; ose
- Çdo lloj forme tjetër testimi e aprovuar nga AAC-ja.

Provimi duhet të përqendrohet në njohuritë dhe kuptimin e kandidatit për sigurinë në aviacion; rregulloret kombëtare dhe ndërkombëtare dhe përmbajtjen e programeve kombëtare. Provimet duhet të bëhen nën mbikëqyrjen e AAC-së. Nota kaluese duhet të jetë mbi 80%. Një kandidat duhet të kalojë çdo provim në mënyrë që të certifikohet.

Nëse një ose më shumë elemente të certifikimit nuk janë përfunduar me sukses, kandidati mund të përsërisë provimin përkatës.

Pas përfundimit të suksesshëm të procesit të certifikimit, kandidati duhet t'i jepet një certifikatë zyrtare që përmban deklaratën e kompetencës.

Performacat dhe vërejtjet gjatë punës duhet të reflektohen dhe të merren në konsideratë, në procesin e ngritjes në detyrë të stafit të sigurisë.

Në rastet kur kompetencat nuk janë ushtruar për më shumë se 6-muaj, Menaxheri i sigurisë

duhet të marrë trajnim të përsëritur para se të lejohet të kthehet në detyrat e sigurisë.

2.6.5 Ricertifikimi

Menaxherët e sigurisë së aviacionit duhet të ricertifikohen nga AAC-ja ose nga një palë e tretë e certifikuar dhe e autorizuar nga AAC-ja, një herë në 3 (tre) vjet. Procesi duhet të përfshijë në mënyrë të përshtatshme edhe elementet e certifikimit fillestar. Testet ricertifikuese duhet të bëhen ose nën mbikëqyrjen e AAC-së, ose nga persona të autorizuar nga AAC-ja. Nota minimale kaluese është 80%.

2.6.6 Revokimi

Dështimi në një elementet e ricertifikimit brenda një afati të arsyeshëm, zakonisht jo më të gjatë se 3 (tre) muaj, duhet të rezultojë në tërheqjen e certifikimit.

Në rastet kur kompetencat nuk janë ushtruar për më shumë se 6 (gjashtë) muaj, drejtuesi i sigurisë duhet të marrë trajnim rifreskues para se të lejohet të kthehet në detyrat e sigurisë.

Kur AAC-ja, sipas evidencave (p.sh. rezultate të përsëritura të trajnimit ose rezultate të testeve të fshehta të hapura dhe të mbyllura), është i sigurt që performanca e nevojshme e një punonjësi të certifikuar nuk është arritur më, certifikimi duhet të tërhiqet dhe punëmarrësi nuk duhet të jetë në gjendje të shërbejë në atë funksion pune deri sa certifikimi mund të rivendoset.

2.7 Drejtuesit e sigurisë

2.7.1 Kualifikimet

Drejtuesit e sigurisë, përgjegjës për përmbushjen e masave të sigurisë së operatorëve ajrorë, operatorëve aeroportualë, si dhe të gjitha subjekteve apo entiteteve që operojnë në fushën e sigurisë, duhet të kenë nivelin e nevojshëm të kualifikimeve, njohurive dhe përvojës, çka do të përfshijë:

a) Njohjen e procedurave/rregulloreve kombëtare dhe ndërkombëtare të sigurisë së Aviacionit Civil;

b) përvojë në fushën e sigurisë së Aviacionit Civil, jo më pak se 5 (pesë) vjet;

c) përvoja të tjera të sigurisë që lidhen me këtë fushë si fusha e zbatimit të ligjit, ose të tjera; dhe

d) certifikatë ose miratim ekuivalent nga AAC-ja dhe njohuri në fushat e mëposhtme:

- kontrollin e sistemeve të sigurisë dhe kontrollit të hyrjes;
- siguria në tokë ose në fluturim;



- armët dhe mjetet e ndaluara;
- njohuri të përgjithshme mbi terrorizmin;
- e) njohje e detyrueshme e gjuhës angleze;
- f) arsim të lartë.

2.7.2 Trajnimi

Drejtuesit e sigurisë duhet të marrin trajnime për parimet e sigurisë së aviacionit, rregulloreve kombëtare dhe ndërkombëtare dhe aktiviteteve të monitorimit. Trajnimet duhet të familjarizojnë drejtuesit me të gjitha aspektet e menaxhimit të sigurisë në Aviacionit Civil.

2.7.3 Përgjegjësitë

Drejtuesi i Sigurisë së një entiteti është menaxheri përgjegjës për të siguruar zbatueshmërinë e masave kombëtare të sigurisë.

Drejtuesi i sigurisë së një entiteti duhet:

- a) të sigurojë zhvillimin dhe mirëmbajtjen e duhur të programit të trajnimit të sigurisë së aviacionit të entitetit përkatës duke ndjekur kërkesat e PKTSAC-së;
- b) të sigurojë disponueshmërinë e përshkrimeve të përshtatshme të punës, përfshirë kualifikimet e kërkuara dhe kompetencat për stafin e sigurisë;
- c) të sigurojë rekrutimin, përzgjedhjen, trajnimin dhe certifikimin e duhur (kur është e aplikueshme) për stafin e sigurisë së aviacionit, përfshirë instruktorët, menaxherët dhe mbikëqyrësit;
- d) të sigurojë që vetëm personat që janë trajnuar dhe certifikuar si duhet (kur është e aplikueshme) janë të autorizuar për të zbatuar kontrollat e sigurisë;
- e) të sigurojë që instruktorët e sigurisë së aviacionit të mbeten kompetentë në profesion dhe të azhurnuar në teknikat mësimore dhe lëndën;
- f) të zhvillojë dhe rishikojë, në mënyrë periodike, programet e sigurisë, duke marrë parasysh rezultatet përkatëse nga aktivitetet e kontrollit të cilësisë të njësisë së tyre, ndryshimet rregullatore dhe operationale;
- g) ngritjen dhe promovimin e kulturës së sigurisë.

2.7.4 Certifikimi i Drejtuesve të Sigurisë

Të gjithë drejtuesit e sigurisë duhet të kalojnë testimet e certifikimit përpara se të caktohen në pozicione drejtuese të sigurisë. Qëllimi kryesor i procedurës së certifikimit është të sigurojë se standardet e duhura janë arritur në mënyrë të vazhdueshme dhe të besueshme. Këto trajnime duhet të jenë të drejta, të besueshme, të vlefshme dhe të standardizuara.

Certifikimi konsiston në një testim me shkrim dhe/ose një intervistë me gojë, sipas gjykimit të AAC-së, i cili duhet të përmbajë një nga elementet e mëposhtme:

- Një pyetësor me shumë alternativa;
- Një ese ose një rast studimi; ose

Në rastin e testimit, provimi me shkrim do të fokusohet në veçanti në njohjen dhe kuptimin e sigurisë së aviacionit, rregulloreve ndërkombëtare, rajonale dhe kombëtare dhe përmbajtja e PKSAC-së.

Testi i certifikimit mund të bëhet nën supervizionin e AAC-së. Nota minimale kaluese është 80%.

Kalimi i certifikimit është hapi paraprak i punësimit si drejtues sigurie. Pas kryerjes me sukses të certifikimit kandidatit duhet t'i jepet një certifikatë zyrtare ku përshkruhen qartë përgjegjësitë e tij.

Performacat dhe vërejtjet gjatë punës duhet të reflektohen dhe të merren në konsideratë, në procesin e ngritjes në detyrë të stafit të sigurisë.

2.7.5 Ricertifikimi

Drejtuesit e sigurisë së aviacionit duhet të ricertifikohen nga AAC-ja ose nga një palë e tretë e certifikuar dhe e autorizuar nga AAC-ja një herë në 3 vjet. Procesi duhet të përfshijë në mënyrë të përshtatshme edhe elementet e certifikimit fillestar. Testet ricertifikuese duhet të bëhen ose nën mbikëqyrjen e AAC-së, ose nga persona të autorizuar nga AAC-ja. Nota minimale kaluese është 80%.

2.7.6 Revokimi

Dështimi në përmbytjen e një nga elementeve të ricertifikimit ose të riaprovimit në një afat kohor të arsyeshëm, që normalisht nuk i kalon 3 muaj, duhet të përmbillet me tërheqjen e certifikimit.

Në rastet kur kompetencat nuk janë ushtruar për më shumë se 6 (gjashtë) muaj, drejtuesi i sigurisë duhet të marrë trajnim rifreskues para se të lejohet të kthehet në detyrat e sigurisë.

Kur AAC-ja, sipas evidencave (p.sh. rezultate të përsëritura të trajnimit ose rezultate të testeve të fshehta të hapura dhe të mbyllura), është i sigurt që performanca e nevojshme e një punonjësi të certifikuar nuk është arritur më, certifikimi duhet të tërhiqet dhe punëmarrësi nuk duhet të jetë në gjendje të shërbejë në atë funksion pune deri sa certifikimi mund të rivendoset.



2.8 Instruktorët e sigurisë

2.8.1 Kualifikimet

Personat që zhvillojnë dhe drejtojnë trajnimin e sigurisë së aviacionit duhet të kenë certifikimin, njohuritë dhe përvojën e duhur, e cila si minimum duhet të përfshijë:

a) trajnim fillestar të instruktorit nga një institut i njohur arsimimi ose trajnimi ose organizatë ndërkombëtare e njohur nga AAC-ja;

b) njohje e mirë dhe përvojë e gjatë në operimet e sigurisë së aviacionit për të paktën 5 vjet;

c) njohuri në fushat e mëposhtme:

- rregulloret kombëtare dhe ndërkombëtare të sigurisë së aviacionit;

- kontrollin e sistemeve të sigurisë dhe kontrollit të hyrjes;

- sigurinë në tokë dhe në fluturim;

- skanimin përpara hipjes në bord;

- sigurinë e bagazhit dhe dërgesave;

- sigurinë dhe kontrollet e avionit;

- armët dhe sendet e ndaluara;

- procedurat e emergjencës;

- njohuri të përgjithshme mbi terrorizmin; dhe

- fusha dhe masa të tjera që lidhen me sigurinë që konsiderohen të përshtatshme për ngritjen e ndërgjegjësimit të sigurisë.

Instruktorët duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme:

a) përfundimin me sukses të kontrollit të pastërtisë së figurës;

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;

e) dëshmi të gjuhës angleze.

f) diplomë të arsimit të lartë.

2.8.2 Trajnimet

AAC-ja duhet të kontrollojë që instruktorët kanë marrë trajnimet e duhura.

Çdo person i përzgjedhur në bazë të kriterëve të përcaktuara në këtë program duhet t'i nënshtrohet një faze trajnimi fillestar të ofruar nga AAC-ja ose nga një palë e tretë e aprovuar nga AAC-ja, dhe duhet të përfitojë një certifikatë/konfirmim që verifikon se personi ka njohuritë e nevojshme para se të jetë i autorizuar për të ofruar trajnim.

Instruktorët duhet të kenë eksperiencë të mjaftueshme trajnimi për sigurinë e Aviacionit Civil.

Trajnimi do të pasohet me një fazë trajnimi gjatë punës (*On the Job Training*), duke u mbikëqyrur nga instruktorë me eksperiencë të caktuar nga AAC-ja. Periudha e trajnimit mund të përfshijë pjesëmarrjen e kandidatit si ndihmëstrajnuar, gjatë së cilës ai/ajo duhet të tregojë aftësitë e tij/saj për të kryer detyrën. Gjatë kësaj faze kandidatët për instruktorë duhet të përgatisin tema/module prezantimi për të gjithë kategoritë e personelit, për të cilat do të certifikohen, si edhe të marrin pjesë në trajnime bazike dhe përsëritëse.

Instruktorët duhet të marrin rregullisht trajnim periodik ose informacion mbi zhvillimet dhe risitë në fushën e sigurisë.

2.8.3 Përgjegjësitë

Një instruktor i sigurisë së aviacionit ose ata që janë të certifikuar për të kryer trajnime për sigurinë e aviacionit dhe/ose trajnimin e ndërgjegjësimit për sigurinë e aviacionit, në lidhje me shtojcën 17 të ICAO-së, duhet:

a) të dorëzojë materialin e Programit të Trajnimit të Sigurisë së Aviacionit të Entitetit, duke ndjekur kërkesat e PKTSAC-së;

b) kur është e përshtatshme, të kontribuojë në zhvillimin dhe në mirëmbajtjen e materialeve trajnuese;

c) të sigurohet që praktikantët të përmbushin standardet e përcaktuara për rolin ose funksionin e ndërmarrë përpara se të vendosen të pambikëqyrur në përputhje me PKTSAC-në;

d) të sigurojë që menaxherët/mbikëqyrësit mund të ofrojnë udhëzime efektive përmirësuese;

e) të mbetet kompetent në aspektin profesional, duke mbajtur njohuritë, aftësitë e tyre të azhurnuara në teknikat mësimore dhe lëndën; dhe

f) të promovojë kulturën e sigurisë.

2.8.4 Certifikimi i instruktorëve të sigurisë

Çdo kandidat duhet të kryejë testimin e certifikimit përpara se të caktohet si instruktor sigurie. Qëllimi kryesor i procedurës së certifikimit është të sigurojë se standardet e duhura janë arritur në mënyrë të vazhdueshme dhe të besueshme.

Certifikimi konsiston në elementet e mëposhtme:

- Një pyetësor me shumë alternativa;

- Një ese ose një rast studimi; ose

- Çdo lloj forme tjetër testimi e aprovuar nga AAC-ja.

Provimi me shkrim do të fokusohet në veçanti në njohjen dhe në kuptimin e sigurisë së aviacionit,



rregulloreve kombëtare dhe ndërkombëtare dhe përmbajtja e PKSAC-së.

Testi praktik do të vlerësojë kapacitetin e kandidatit në rolin e instruktorit dhe aftësitë e tij/saj për të dhënë një modul të caktuar trajnimi.

Testi i certifikimit mund të bëhet nën supervizionin e AAC-së. Nota minimale kaluese është 80%.

Kandidati duhet të kalojë me sukses çdo testim për t'u certifikuar. Nëse një ose më shumë elemente të certifikimit nuk janë kryer me sukses, kandidati mund të lejohet që të përsërisë testin përkatës.

Kalimi me sukses i testeve të certifikimit është hapi që i paraprin punësimit si instruktor sigurie. Pas kryerjes me sukses të certifikimit kandidati duhet t'i jepet një certifikatë zyrtare ku përshkruhen qartë përgjegjësitë e tij.

Instruktorët e sigurisë nuk i nënshtrohen trajnimit të ndërgjegjësimit të përgjithshëm të sigurisë dhe trajnimeve të tjerat, të cilat kanë kompetenca dhe certifikim për t'i ushtruar vetë.

2.8.5 Ricertifikimi

Instruktorët do t'i nënshtrohen ricertifikimit të paktën çdo 5 (pesë) vjet.

Për të nisur procesin e ricertifikimit, instruktorët duhet të kenë ushtruar gjatë 5 vjetëve modulet për të cilat janë certifikuar, si dhe të kenë kryer një apo disa trajnime të sigurisë.

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mirëmbajë ose të ketë qasje në listat e instruktorëve që operojnë në Republikën e Shqipërisë.

2.8.6 Revokimi

Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është më i kënaqur, pasi trajnimet e ofruara nga instruktori mund të rezultojnë me pasoja për personat që mbajnë kompetenca aktuale ose kur dështon kontrolli i pastërtisë së figurës së instruktorit, AAC-ja duhet ose të tërheqë 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-ja 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.

Çdo kompetencë e fituar nga një instruktor në përmbushje të kërkesave të këtij kapitulli në një shtet anëtar të BE-së/ECAC-së do të pranohet në Republikën e Shqipërisë.

2.9 Inspektorët kombëtarë

2.9.1 Kualifikimet

Qëllimi i trajnimit të sigurisë për inspektorët është të sigurojë që të gjitha palët e përfshira në zbatimin e PKCSAC-së, kuptojnë parimet e kontrollit të cilësisë dhe kanë njohuri për aviacionin, si dhe për procedurat e sigurisë të cilat zbatohen në përputhje me PKSAC-në.

Trajnimet e inspektorëve duhet të përfshijnë por nuk duhet të kufizohen në fushat e mëposhtme të sigurisë:

a) standardet për vlerësimin e zbatimit të PKSAC-së;

b) praktikat standarde të punës në mënyrë që të arrihen qëllimet e PKCSAC-së;

c) sigurimin e informacionit dhe të dokumentacionit të nevojshëm për inspektorët dhe auditorët për kryerjen e detyrave të tyre; dhe

d) aftësitë e kontrollit të cilësisë, të tilla si parimet, procedurat dhe teknikat për grumbullimin e informacionit, vëzhgimi dhe rishikimi i dokumentacionit, dhe aftësitë për hartimin e raporteve të hollësishme përkatëse.

Personi i cili kryen aktivitetin e monitorimit duhet të jetë personel i AAC-së ose i autorizuar nga AAC-ja dhe të ketë minimalisht një eksperiencë 2-vjeçare (dyvjeçare) në fushën e sigurisë në Aviacion.

Inspektorët Kombëtar të Sigurisë në Aviacion duhet të kenë një eksperiencë 2-vjeçare në fushën e Sigurisë në Aviacion dhe 3 vjet për t'u pajisur me kredencialet e inspektorit.

Monitorimi i aktiviteteve, siç është detajuar në PKKCSAC (Programi Kombëtar i Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil) duhet të kryhet vetëm nga persona të përshtatshëm, të përzgjedhur dhe të trajnuar, sipas kriterëve të vendosura. Këtyre personave iu duhet dhënë autoriteti përkatës për kryerjen e detyrave të tyre.

Rishikimi i kriterëve dhe përzgjedhja e personelit duhet të bëhet nga AAC-ja dhe në mënyrë specifike nga njësi që merret me menaxhimin e kontrollit të cilësisë.

a) Përgjegjësitë

Personeli që merret me monitorimin e aktiviteteve duhet:

- Të plotësojë kriteret e përzgjedhjes;

- Të ketë kryer trajnimin specifik;

- Të ketë kaluar me sukses provimin, në lidhje me teknikat e kontrollit të cilësisë së sigurisë.

**b) Përzgjedhja**

Kriteret e përzgjedhjes përcaktohen nga autoriteti përkatës dhe këto kriteret mund të jenë:

- Nivel i mjaftueshëm arsimimi (minimumi-diplomë e shkollës së lartë, minimumi *Bachelor*) dhe eksperiencë pune;

- Njohje e mirë e rregulloreve ndërkombëtare (aneksi 17 i ICAO-së), rregulloret e Komisionit Evropian (nëse janë të aplikueshme) dhe njohje e thellë e PKSAC-së dhe rregulloreve të tjera të sigurisë;

- Njohuri e mirë e operimeve të transportit ajror;

- Njohje e mirë e praktikave të punës dhe procedurave për zbatimin e masave të sigurisë së aviacionit;

- Kalimi me sukses i kontrollit të pastërtisë së figurës;

- Të jetë i pajisur me certifikatë për trajtimin e informacionit të klasifikuar;

- I aftë fizikisht;

- Aftësi në të shkruar dhe në të folur;

- Aftësi ndër personale (integritet, diplomaci, aftësi monitorimi dhe përshtatshmërie).

2.9.2 Trajnimi

AAC-ja duhet të sigurojë që i gjithë personeli që merret me aktivitetet e monitorimit ka marrë trajnimin përkatës.

Çdo person i përzgjedhur në bazë të kriterëve të AAC-së duhet të kryejë trajnimin e ofruar nga AAC-ja ose palët e treta të aprovuara nga AAC-ja dhe duhet të marrin një vërtetim/certifikatë për të vërtetuar që kanë aftësi të mjaftueshme përpara se të kryejnë detyrat e tyre si monitorues.

Inspektorët kombëtarë duhet të kenë një eksperiencë të mjaftueshme trajnimi, në lidhje me sigurinë e aviacionit ose të plotësojnë kriterin e një eksperiencë të mjaftueshme në fushën e kontrollit të cilësisë së sigurisë (në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar).

Objektivat e kurseve të trajnimit janë, si më poshtë:

- Të promovojnë një kuptim të njëtrajtshëm të mënyrës së vlerësimit të zbatimit të programit kombëtar të sigurisë;

- Të standardizojnë praktikën e punës për të arritur objektivat e Programit Kombëtar të Kontrollit të Sigurisë;

- T'u ofrojnë trajnuesve informacionin e nevojshëm dhe dokumentacionin që do t'i lejojë ata të përmbushin misionin e tyre si trajnues;

- T'i mundësojë trajnuesit të zhvillojnë aftësitë e tyre në fushën e kontrollit të cilësisë, si parimet, procedurat, teknikat e mbledhjes së informacionit, vëzhgimet, rishikimi i dokumentacionit dhe të zhvillojnë aftësitë e tyre për hartimin e raporteve përkatëse të detajuara;

- Trajnimi bazik duhet të jetë në një kohëzgjatje minimale prej pesë ditësh, i ndjekur nga ushtrime praktike, i cili kërkon një provim përfundimtar si pjesë e procesit të certifikimit.

Trajnimi mund të konsistojë, gjithashtu, në një “trajnim gjatë punës”, i mbikëqyrur nga auditorë me eksperiencë ose inspektorë që veprojnë në rolin e instruktorit, i cili duhet të caktohet nga AAC-ja. Periudha e trajnimit mund të përfshijë pjesëmarrjen e kandidatit në një ose disa aktivitete monitoruese gjatë të cilave ai/ajo duhet të demonstrojë aftësitë e tij/saj për kryerjen e detyrave.

Të gjitha aktivitetet monitoruese të kryera nga kandidati do të rishikohen në mënyrë të vazhdueshme nga auditori kombëtar, i cili është në rolin e instruktorit.

AAC-ja duhet të mbajë rekorde të trajnimeve periodike të inspektorëve kombëtarë.

2.9.3 Certifikimi

Të gjithë kandidatët/të trajnuarit duhet të testohen në fund të trajnimit përpara se të kryejnë aktivitete monitorimi. Testimi mund të jetë me shkrim dhe/ose me gojë. Përmbajtja e testit dhe nota kaluese minimale përcaktohen nga AAC-ja.

Testimi duhet të përfshijë pyetje të sigurisë së aviacionit, metodave dhe teknikave të kontrollit të cilësisë, ushtrime për shkrimin e raporteve dhe/ose ushtrime për aftësinë e të shprehurit në mbledhje ose intervista.

Komisioni vlerësues duhet të përbëhet nga të paktën dy anëtarë të autoritetit përkatës ose të enteve të tjera shtetërore që kanë përgjegjësi për zbatimin e aktiviteteve të monitorimit dhe mund të kryesohen nga drejtori i AAC-së.

2.10 Auditorët kombëtarë

Për të garantuar kredibilitetin e auditorëve dhe për më tepër të të gjithë sistemit të monitorimit është themelore që aftësitë dhe ekspertiza e tyre të respektohet nga të gjitha subjektet e përfshira në fushën e Aviacionit Civil.



Aktivitetet e kontrollit të cilësisë duhet të kryhen nga profesionistë të cilët janë pajisur me trajnimin përkatës për të ofruar të tilla shërbime.

Auditorëve iu kërkohet të ruajnë me rigorozitet konfidencialitetin, në lidhje me informacionin e grumbulluar gjatë procesit të kontrollit dhe të monitorimit dhe të jenë pajisur, gjithashtu, me autoritetin e nevojshëm ligjor për kryerjen e aktiviteteve të kontrollit të cilësisë.

Auditorët duhet të jenë staf i AAC-së ose të çdo subjekti tjetër të përfshirë ose përgjegjës për përcaktimin e kriterëve të masave të sigurisë. Punonjës të operatorëve të aeroportit, operatorëve ajror ose çfarëdo subjekti tjetër përfshirë dhe anëtarë të organizatave shtetërore mund të jenë pjesë e grupit që merret me monitorimin e aktiviteteve.

Vetëm personat e përzgjedhur në mënyrë të përshtatshme dhe të trajnuar sipas kriterëve të vendosura, duhet të kryejnë monitorimet, ashtu siç përshkruhet në Programin Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë të Sigurisë së Aviacionit Civil (PKKCSAC). Për më tepër, këtyre personave duhet t'u jepet autoriteti i duhur për të kryer detyrat e tyre. Rishikimi i kriterëve dhe përzgjedhja e personelit duhet të bëhet nga AAC-ja.

Personeli që do të merret me aktivitete monitoruese duhet:

- të plotësojë kriteret e përzgjedhjes;
- të ketë kaluar një trajnim specifik;
- të kalojë me sukses provimin, në lidhje me teknikat e kontrollit të cilësisë së sigurisë, dhe të jetë pjesë e një programi special të trajnimit gjatë punës (OJT) për një periudhë të mjaftueshme të përcaktuar nga AAC-ja.

Kriteret kryesore që duhet të plotësojë kandidati për auditor janë:

- Njohje e standardeve ndërkombëtare (aneksi 17 i ICAO-së), rregulloreve të Komisionit Evropian dhe njohje e thellë e programeve kombëtare të sigurisë dhe akteve të tjera ligjore të fushës;
- Nivel i përshtatshëm edukimi dhe eksperiencë pune;
- Njohje e operimit të transportit ajror;
- Njohje profesionale e praktikave dhe e procedurave për implementimin e masave të sigurisë së aviacionit;
- Të ketë kaluar me sukses kontrollin e pastërtisë së figurës;

- Leje për të pasur akses në informacione të klasifikuara;

- Aftësitë fizike (zhvillim normal të shqisave);

- Aftësi të mira komunikimi;

- Aftësi të tjera, si: integriteti, diplomacia, aftësi vëzhgimi dhe përshtatjeje etj.

Auditorët kombëtarë duhet të marrin trajnime në fushën e sigurisë minimalisht 1 (një) herë në dy vjet.

3. Detyrime të përgjithshme për trajnim

Të gjitha kategoritë e personelit të sigurisë, duke përfshirë stafin e sigurisë, stafin e përfshirë në procedurat e skanimit, instruktorët, inspektorët, auditorët dhe menaxherët duhet, t'u nënshtrohen trajnimeve specifike, sipas detyrave që duhen kryer.

Stafi i sigurisë dhe stafi i përfshirë në procedurat e skanimit duhet të trajnohet për të marrë përsipër detyrat që i caktohen, një trajnim i tillë duhet të përfshijë, por nuk duhet të kufizohet në fushat e mëposhtme të sigurisë:

- teknologjia dhe teknikat e skanimit;
- operimi i pikave të kontrollit të sigurisë;
- teknikat e kontrollit të çantës së dorës dhe të bagazhit të kompartimentit të avionit;
- sistemet e sigurisë dhe të kontrollit të hyrje-daljeve;
- kontrolli përpara futjes në zonat e sigurisë;
- siguria e bagazheve dhe e ngarkesave/kargo;
- siguria dhe kontrolli i avionit;
- armët dhe sendet e kufizuara;
- njohuri mbi terrorizmin;
- njohja me kërkesat ligjore kombëtare dhe ndërkombëtare për sigurinë e aviacionit;
- fusha të tjera dhe masat në lidhje me sigurinë që konsiderohen të pranueshme për të rritur ndërgjegjësimin për sigurinë.

Çdo person, i cili është përzgjedhur në bazë të kriterëve të caktuara nga AAC-ja, duhet të kalojë një fazë trajnimi të ofruar nga AAC-ja ose nga një palë e tretë e aprovuar dhe t'i lëshohet një dëshmi që personi ka njohuritë e nevojshme për të qenë i autorizuar të kryejë detyrat e sigurisë.

Trajnimi, gjithashtu, duhet të pasohet nga një trajnim gjatë punës (OJT) i mbikëqyrur nga një supervisor i sigurisë me eksperiencë dhe përveç kësaj, AAC-ja ose çdo palë e tretë e certifikuar dhe autorizuar nga AAC-ja, duhet të mbikëqyrë procesin për t'u siguruar që trajnimi është kryer sipas standardeve kombëtare.



3.1 Trajnimi bazik

Trajnimi bazik i personave që kryejnë detyrat e renditura si më poshtë:

- skanimin e personave, bagazhit të kabinës, sendeve të mbartura dhe bagazhit të hambarit të avionit;

- që kryejnë verifikime të automjeteve;

- që zbatojnë kontrollin në hyrje në një aeroport, si dhe vëzhgimin dhe patrullimet;

- që mbikëqyrin drejtpërdrejt personat që zbatojnë kontrollet e sigurisë (supervizorët);

- 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);

- personat që instruktojnë

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 akses kontrollit;

e) njohuri mbi sistemet e kartave të identifikimit në përdorim;

f) njohuri për procedurat e përbaljes 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;

l) dhe 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.

3.2 Trajnimet specifike për personat që zbatojnë kontrollet e sigurisë

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 emergjencë.

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 trajtoj 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.

3.3 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 të 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 emergjencë;

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 kërimit 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.

3.4 Trajnimi i personave që zbatojnë skanimin e postës dhe të 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 kontrollin 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 emergjencë;

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:

i) njohuri për teknikat e kërimit manual, me duar;

j) aftësi për të bërë kërkime manuale me duar, me një standard mjaftueshëm për të siguruar zbulimin e artikujve të ndaluar të fshehur;

k) aftësi për operimin e pajisjeve të sigurisë;

l) aftësi për interpretimin e saktë të imazheve të prodhuara nga pajisjet; dhe

m) njohuri për kërkesat për transportimin.

3.5 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 emergjencë;

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.

3.6 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 aksesit kontrollit, 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:

- aftësi për të reaguar në mënyrën e duhur në rastet e zbulimit të artikujve të ndaluar;

- njohuri për procedurat e reagimit në emergjencë; dhe

- aftësi ndërpersonale, veçanërisht, si të trajtojë pasagjerët me dallimet kulturore dhe ata dukshëm të padisiplinuar.

3.7 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 të aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet për sigurinë;

j) njohuri për konfiguracionin e pikës së skanimit dhe të kontrollit dhe procesin e skanimit;

k) ndërgjegjësim për akses kontrollin dhe procedurat aktuale të skanimit;

l) njohuri për kartën e identifikimit të aeroportit e përdorshme në aeroport.

3.8 Trajnimi i personave që zbatojnë mbrojtjen e avionëve duhet të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

a) njohuri për mënyrën e mbrojtjes dhe të 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 emergjencë.

Përveç këtyre, kur personi mban një kartë identifikimi të aeroportit, trajnimi duhet të rezultojë në të gjitha kompetencat e mëposhtme:

f) njohuri për aktet e mëparshme të ndërhyrjeve të paligjshme në Aviacionin Civil, aktet e terrorizmit dhe kërcënimet aktuale;

g) njohuri për kuadrin ligjor për sigurinë e aviacionit;

h) njohuri për objektivat dhe organizimit e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet për sigurinë;

i) njohuri për konfiguracionin e pikës së skanimit dhe të kontrollit dhe procesin e skanimit;

j) ndërgjegjësim për akses kontrollin dhe procedurat aktuale të skanimit.

3.9 Trajnimi i personave që zbatojnë pajtueshmërinë e bagazhit duhet të rezultojnë 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 të 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 emergjencë;

f) njohuri për kërkesat e pajtueshmërisë së pasagjerit dhe të bagazhit dhe teknikat;

g) njohuri për kërkesat lidhur me mbrojtjen e materialeve të transportuesit ajror që përdoren për procesimin 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.

3.10 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 përbaljes 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 të mëposhtme:

k) kuptimin e konfigurimit të pikave të kontrollit dhe të skanimit dhe procesit të skanimit;

l) ndërgjegjësim për kontrollin e hyrjes dhe procedurat aktuale të skanimit;

m) njohuri mbi kartat e identifikimit në përdorim;

n) aftësinë për të reaguar në mënyrën e duhur ndaj incidenteve të lidhura me sigurinë.

3.11 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 të aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që zbatojnë kontrollet e sigurisë;

d) njohuri për procedurat e përbaljes me personat dhe rrethanat në të cilat personat duhet të sfidohen ose raportohen;

e) njohuri për procedurat e reagimit në emergjencë;

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 kompetencave të mëposhtme:

k) kuptimin e konfigurimit të pikave të kontrollit dhe të skanimit dhe procesit të skanimit;

l) ndërgjegjësimit për kontrollin e hyrjes dhe procedurat aktuale të skanimit;

m) njohuri mbi kartat e identifikimit në përdorim;

n) aftësinë për të reaguar në mënyrën e duhur ndaj incidenteve të lidhura me sigurinë.

3.12 Trajnimet specifike për personat që mbikëqyrin drejtpërdrejtë personat që zbatojnë kontrollin 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 artikuljeve të ndaluar;

e) njohuri për procedurat e reagimit në emergjencë;

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.

3.13 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.

3.14 Trajnimi i personave të tjerë që nuk janë pasagjerë dhe që kërkojnë akses të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë

Personat e tjerë që nuk janë pasagjerë dhe që kërkojnë akses të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë dhe që s'janë:

a) personat që zbatojnë kontrollin e sigurisë;

b) personat që zbatojnë skanimin e personave, bagazhit të kabinës, sendeve të mbartura dhe bagazhit të hambarit të avionit;

c) persona që zbatojnë skanimin e kargos dhe postës;

d) personat që zbatojnë skanimin e postës dhe materialeve të transportuesit ajror, furnizimet e fluturimit dhe furnizimet e aeroportit;

e) personat që kryejnë verifikime të automjeteve;

f) personat që zbatojnë kontrollin në hyrje në një aeroport, si dhe vëzhgimin dhe patrullimet;

g) personat që zbatojnë kërkimet e sigurisë së avionit;

h) personat që zbatojnë mbrojtjen e avionëve;

i) personat që zbatojnë pajtueshmërinë e bagazhit;

j) personat që zbatojnë kontrole të tjera të sigurisë përveç skanimit për kargon dhe postën;

k) personat që zbatojnë kontrole të sigurisë, të tjera, përveç skanimit për postën dhe materialet e transportuesit ajror, furnizimet e fluturimit dhe furnizimet e aeroportit;

l) personat që mbikëqyrin drejtpërdrejtë personat që zbatojnë kontrollin e sigurisë (supervizorët);

m) 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);

n) instruktorët e sigurisë.

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 akses i tyre është kufizuar në zonat e terminalit të aksesueshme nga pasagjerët.

4. Personeli jo i sigurisë

4.1 Përzgjedhja

Të gjithë operatorët e përfshirë/të interesuar nga sistemi kombëtar i sigurisë, duhet të ndjekin procedurat e specifikuar në këtë program përpara se të vendosin nëse një kandidat për punësim është i besueshëm, me reputacion dhe ka aftësi të kryejë detyrat e tij në mënyrë efektive.

Çdo element i ri ose personel ekzistues i punësuar nga operatorët e aeroportit, në veçanti ata që kanë detyra operacionale në zonat e kufizuara të sigurisë duhet që si pjesë e procesit të përzgjedhjes, të jenë subjekt i kontrollit pastërtisë së figurës. Kontrolli të tilla duhet të bëhen në intervale kohore jo më pak se 1 herë në 3 vjet.

4.2 Kërkesat për trajnim për personelin që nuk kryen detyra të sigurisë në aviacion

Në këtë program do të përcaktohen modulet e trajnimeve të nevojshme për personelin që nuk kryen detyra të sigurisë në aviacion, sipas kërkesave. Ky personel do të marrë trajnim fillestar dhe periodik, për sigurinë e Aviacionit Civil ku do të përfshihet dhe “kërcënimet me të cilat përballlet Aviacioni Civil” dhe instruksionet se si personeli do të reagojë në rast kërcërimi.

Duke qenë se programi i trajnimit të ndërgjegjësimit të sigurisë është mjaft kompleks dhe i ndryshueshëm në kohë, bëhet e domosdoshme që grupet respektive të operatorëve të testohen vazhdimisht për njohuritë e tyre në fushat përkatëse.

Gjithashtu, në trajnimin e ndërgjegjësimit të sigurisë do të përfshihet dhe koncepti i kulturës së sigurisë, në mënyrë që kjo fushë të marrë një hapësirë më të gjerë, dhe të ndërgjegjësohen të gjithë faktorët dhe aktorët e sigurisë në aviacion, pasi sistemi i sigurisë është i përbashkët, të gjithë jemi pjesë dhe të gjithë duhet të jemi aktiv.

Një vëmendje e veçantë i duhet kushtuar përgatitjes së programeve të trajnimit të ndërgjegjësimit për sigurinë për grupet e mëposhtme:

- Personeli i policisë së aeroportit;
- Policia e kufirit dhe imigracionit;
- I gjithë personeli i aeroportit përfshirë menaxherët;
- Personeli i operatorëve ajror që operon në toke;

- Punonjësit dhe operatorët e kargos/postës ajrore;

- Personeli i aviacionit të përgjithshëm dhe personeli teknik i fluturimit;

- Personeli i furnizimit me karburant;

- Protokoli i shtetit dhe agjenci të tjera që trajtojnë VIP-at;

- Nënkontraktorët e aeroportit dhe qiradhënësit;

- Publiku: në raste eventesh, takimesh, mbledhjesh dhe organizimesh të ndryshme.

Trajnimi i ndërgjegjësimit për sigurinë përbëhet nga 2 nivele trajnimi; familjarizimi i individëve që aplikojnë për fletëhyrje të aeroportit, në bazë të rregulloreve, në lidhje me sistemin e kontrollit të hyrjeve dhe familjarizimin e tyre me procedurat e sigurisë së aeroportit duke përfshirë dhënien e njohurive për rëndësinë e sigurisë në ambientet e aeroportit. Një trajnim i tillë do të jetë fillestar dhe periodik dhe është i ndërtuar në mënyrë të përshtatshme në përmbajtje dhe kohëzgjatje, në përputhje me rekomandimet e AAC-së. Në përfundim të çdo trajnimi do të ketë një test, i cili do të verifikojë marrjen e informacionit nga ana e pjesëmarrësve.

Trajnimet për personelin jo të sigurisë, si fillestare ashtu edhe periodike, mundësojnë kryerjen e detyrave të tyre operacionale, sipas standardeve të kërkuara. Elementet e këtyre trajnimeve duhet t'u përshtaten nevojave dhe detyrave specifike. Trajnimet, të cilat janë të veçanta për çdo operator, reflektojnë rregulloret, praktikën, procedurat e zbatuara nga individët e operatorëve. Modulet e këtyre trajnimeve janë pjesë e shtojcave të këtij programi.

4.3 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 kontrollin e sigurisë;

d) njohuri për konfiguracionin e pikës së kontrollit dhe të skanimit dhe për procesin e skanimit;

e) ndërgjegjësim për aksesin kontrollit 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.

4.4 Çdo person që kalon trajnimin për ndërgjegjësimin e sigurisë, duhet të demonstrojë njohuritë për të gjitha pikat e 3.5.15 nga “a”–“h” para se t’i lëshohet autorizimi që i garanton aksesin të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë.

Trajnimi i personave që kanë nevojë për ndërgjegjësim të përgjithshëm mbi sigurinë. Trajnimi i përgjithshëm i ndërgjegjësimin 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 më kërkesat ligjore përkatëse dhe njohuri 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 kontrollin 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 marr detyrën.

Ky trajnim nuk duhet të zbatohet për instruktorët dhe personat të cilët kryejnë detyra funksionale në fushën e sigurisë, të cilët kanë trajnime më të detajuara të sigurisë.

4.5 Zhvillimi i karrierës

Motivimi i individëve dhe i grupit është pjesë e zhvillimit të karrierës, ku përputhja e objektivave,

qëllimet dhe vlerat ndërmjet stafit, grupet dhe organizimi janë aspektet themelore të motivimit. Sa më mirë të përputhen qëllimet e organizatës dhe të grupit atëherë më e lartë është platforma e motivimit. Motivimi është një fushë komplekse dhe e ndryshme për çdo person.

Marrja e motivimit ndryshon nga personi në person, nga dita në ditë dhe nga situata në situatë.

Faktorët e mëposhtëm duhet të merren në konsideratë për motivimin e stafit:

- Pagat;
- Siguria e punësimit;
- Kënaqësia në punë;
- Perspektiva e karrierës;
- Sfidat në punë;
- Autoriteti;
- Orët e punës;
- Kontrolli i stresit;
- Variacioni i detyrave;
- Vlerësimi i performancës së mirë;
- Ndërgjegjësimi për penalitete ndaj performancës së dobët;
- Përcaktimi i roleve dhe i përgjegjësisë;
- Trajnimet.

Planet e karrierës janë të dobishme, nëse përcaktojnë qartë hapat profesionalë dhe kriteret e avancimit në karrierë. Përfshirja e planit të zhvillimit të karrierës në PKTSAC duhet t’i përshkruajë të trajnuarit skemën ekzistuese të trajnimit në një rend të caktuar, si më poshtë:

- Trajnimi fillestar;
- Trajnimet me program të shkurtër;
- Trajnimet rinfreskimi;
- Trajnimet të avancuara;
- Trajnimet supervizimi;
- Trajnimet të specializuara; dhe
- Trajnimet menaxhimi.

Të paraqitura në vazhdimësi logjike me kriteret e përzgjedhjes dhe hapësirat kohore të parashikuara, kursanti mund të arrijë në përfundimin që perspektivat janë reale.

Organizata që bën planin e zhvillimit të karrierës duhet:

- Të rishikojë vazhdimisht kriteret e rekrutimit;
- Të rishikojë në mënyrë periodike metodat e trajnimit dhe të vlerësuar rezultatet;
- Të maksimizojë përdorimin e burimeve njerëzore dhe faciliteteve;
- Të përmirësojë supervizimin dhe menaxhimin;



- Të ofrojë motivim dhe stimulojë performancën.

Instruktorët mundën në vijim të informojnë kursantët dhe t'i inkurajojnë për të arritur përkushtimin e duhur. Cilësia e shërbimit të ofruar nga organizata do të rritet si rrjedhojë e këtij planifikimi.

5. Modulet e trajnimit dhe planet e leksioneve

Moduli 1: Trajnimi për ndërgjegjësimin mbi sigurinë

Moduli 2: Siguria e aeroportit

Moduli 3: Skanimi i personave dhe sendeve

Moduli 4: Skanimi i bagazheve të dorës: pajisjet me rreze X

Moduli 5: Skanimi i bagazheve të hambarit: EDS

Moduli 6: Siguria e linjës ajrore

Moduli 7: Siguria e bagazheve të hambarit

Moduli 8: Siguria e avionit

Moduli 9: Puna me pasagjerët potencialisht problematikë

Moduli 10: Siguria e shërbimeve ushqimore

Moduli 11: Siguria e pastrimit

Moduli 12: Siguria e ngarkesave/postës (ndërgjegjësim)

Moduli 13: Siguria e ngarkesave/postës (i përparuar)

Moduli 14: Siguria e drejtuesve të automjeteve

Moduli 15: Operacionet me avionët vetëm me ngarkesa

Moduli 16: Skanimi i ngarkesave dhe postës ajrore

Moduli 17: Drejtuesit dhe Menaxherët e sigurisë

Moduli 18: Vlerësimi i korrierëve të njohur dhe agentëve të autorizuar

Moduli 19: Trajnimi i sigurisë së Kontrollit të Trafikut Ajror (ATC)

Moduli 20: Planet e emergjencave dhe menaxhimi i krizave

Moduli	Lloji i trajnimit	Grupet e synuara:
Moduli 1:	Trajnim për ndërgjegjësimin mbi sigurinë	Të gjitha kategoritë e personelit që kanë mundësi hyrje në zonat e kufizuara të sigurisë.
Moduli 2:	Siguria e aeroportit	Personeli i dedikuar për sigurinë e aeroportit.
Moduli 3:	Skanimi i personave dhe i sendeve	Personel i përkushtuar i sigurisë së aeroportit (atje ku është e zbatueshme). Personeli/operatorët e skanimit të bagazheve të pasagjerëve dhe kabinës i përfshirë në kontrollin e hyrje-daljeve në zonat e kufizuara të sigurisë/pjesët kritike të zonave të kufizuara të sigurisë.
Moduli 4:	Skanimi i bagazheve të dorës: pajisjet me rreze X	Skanesit e bagazheve të dorës të përfshirë në operimet e pajisjeve me rreze X.
Moduli 5:	Skanimi i bagazheve të hambarit: EDS	Skanesit e bagazheve të përfshirë në operimet e EDS-së.
Moduli 6:	Sigurimi i linjës ajrore	Personeli i kontrollit të operatorit të avionit, i hipjes dhe nisjes.
Moduli 7:	Siguria e bagazheve të hambarit	I gjithë personeli i përfshirë në ngarkimin/shkarkimin dhe dorëzimin e bagazheve të hambarit të pasagjerëve në avion.
Moduli 8:	Siguria e avionit	Kabina dhe ekuipazhi i kabinës. Personeli i pastrimit, magazinimit dhe furnizimit të avionit (procedurat e pastrimit të sigurtë).
Moduli 9:	Puna me pasagjerët potencialisht problematikë	Kabina dhe ekuipazhi i kabinës. I gjithë personeli i punësuar drejtpërdrejt apo tërthorazi (p.sh. punonjësit e mirëmbajtjes) nga operatorët e aeroportit dhe të avionëve, të cilët mund të ndeshen me probleme të sjella nga pasagjerë potencialisht problematikë.
Moduli 10:	Siguria e shërbimeve ushqimore	Personeli që merret me shërbimet ushqimore, magazinimin dhe furnizimin e avionit. Drejtuesit e automjeteve të përfshirë në transportin e shërbimeve të ushqimit në fluturim.
Moduli 11:	Siguria e pastrimit	Personeli që merret me pastrimin, magazinimin dhe furnizimin e avionit.
Moduli 12:	Siguria e ngarkesave/postës (ndërgjegjësim)	I gjithë personeli i punësuar nga një agjent i autorizuar i ngarkesave/postës duke përfshirë këtu ata të cilët mund të mos jenë drejtpërdrejt përgjegjës për sigurinë e ngarkesave ajrore por të cilëve iu kërkohej të paktën një familjarizim me synimet e sigurisë së aviacionit. Drejtuesit e automjeteve të përfshirë në transportimin e ngarkesave ajrore.
Moduli 13:	Siguria e kargos/postës (i	I gjithë personeli i përfshirë drejtpërdrejt në dozimin/përgatitjen e



	përparuar)	kargos apo postës ajrore; ata që janë të përfshirë në përgatitjen/kontrollin e dokumentacionit.
Moduli 14:	Siguria e drejtuesve të automjeteve	Drejtuesit e automjeteve të Përfshirë në transportimin e Ngarkesave ajrore/shërbimeve Ushqimore ajrore.
Moduli 15:	Operacionet me avionët vetëm me kargo	Ekuipazhi i avionëve vetëm me kargo dhe personeli i përfshirë në e shkarkimin e kargos ajrore në avion.
Moduli 16:	Skanimi i kargos dhe postës ajrore	Skanesit e dërgesave ajrore dhe postës (personeli që është i përfshirë në operacionet me pajisjet me rreze X dhe kërkimit me dorë të kargos ajrore).
Moduli 17:	Drejtuesit dhe instruktorët e sigurisë	Drejtuesit e sigurisë dhe instruktorët e sigurisë.
Moduli 18:	Vlerësimi i agentëve të njohur dhe korrierëve të autorizuar.	Vlerësues të pavarur të korrierëve të njohur dhe agentëve të autorizuar.
Moduli 19:	Trajnimi i Sigurisë së Kontrollit të Trafikut Ajror (ATC)	Kontrollorët e Trafikut Ajror dhe supervisorët.
Moduli 20:	Planet e emergjencave dhe menaxhimi i krizave	Të gjithë ata që janë të përfshirë në zbatimin e masave parandaluese të sigurisë në një aeroport të kuptojnë parimet e sigurisë së aviacionit, të jenë të vetëdijshëm për procedurat që duhet të ndiqen dhe mundësinë e komunikimit në raste urgjente (nivelet drejtuese).

Kërkesat e trajnimit për secilin grup të synuar

Grupi i synuar:	Personeli që nuk merret me sigurinë (të gjithë). I gjithë personeli i punësuar nga operatorët e aeroportit, operatorët ajrore, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, shoqëritë e shërbimit të ushqimeve dhe pastrimit dhe çdo organizatë tjetër (duke përfshirë personelin e agentëve të mirëmbajtjes), të cilët mund të mos jenë të përfshirë drejtpërdrejt në kontrollin e sigurisë së aviacionit, por që kanë leje hyrje të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë në një aeroport.
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që personeli të kuptojë nevojën për masa të sigurisë së aviacionit, të jetë i ndërgjegjshëm për punën që kryhet nga organizata të ndryshme në aeroport dhe të jetë i aftë të ndihmojë në ruajtjen e Aviacionit Civil kundër akteve të ndërhyrjeve të paligjshme.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Vështrim i përgjithshëm mbi terrorizmin; - Kuadri ligjor duke përfshirë përgjegjësitë e gjithë anëtarëve të personelit; - Synimet dhe organizata e sigurisë së aviacionit; - Sendet e ndaluara; - Procedurat e kontrollit të hyrjes dhe skanimit; - Procedurat e sistemit të Kartave Identifikuese (ID) të aeroportit; - Administrimi i situatave të papritura.
Aftësitë:	-
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të jetë minimumi 4 orë duke përfshirë një orë të prezantimit në terren.
Vlerësimi:	Njohuritë teorike duhet të testohen me një provim me shkrim, të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit dhe njohuritë praktike duhet të testohen në rrugë praktike.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara së personeli të lejohet të kryejë detyrën.
Trajnimi periodik:	Rifreskimi i trajnimit do të bëhet çdo 2 vjet.
	Rifreskime periodike do/duhet t'i jepen personelit për të siguruar që ata kanë plotësisht informacion të përditësuar në njohuritë dhe aftësitë e tyre të sigurisë.

Grupi i synuar:	Personeli i dedikuar i sigurisë së aeroportit
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, moduli 2, moduli 3: Kur personeli është i angazhuar në veprimet me pajisjet rreze X.
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që personeli i dedikuar i sigurisë së aeroportit të mund të zbatojë një nivel të standardizuar masash sigurie parandaluese, me qëllim që të ruajë Aviacionin Civil kundër akteve të ndërhyrjes së paligjshme.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjeve të paligjshme të së kaluarës dhe akte terroriste;



	- Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Synimet dhe organizimi i sigurisë së aviacionit; - Teknikat e kërkimit të automjeteve; - Procedurat e kundërpërgjigjes ndaj emergjencave; - Metodatat e mbulimit; - Mundësia e hyrjes në sistemet e kontrollit; - Procedurat e patrullimit dhe kërkimit; - Dokumentet dhe lejet që lejojnë hyrjen në SRA (zonat e kufizuara të sigurisë).
Aftësitë:	Kryerjen e kërkimit të imët të automjeteve për të diktuar sende të fshehura të ndaluara. Kundërpërgjigjja ndaj sendeve të fshehura të ndaluara.
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimumi prej 2 ditësh.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 80% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se të konsiderohen të aftë për të kryer detyra të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të kryhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Rifreskimi i trajnimit do të përfshijë elementet përkatëse të modulit 1 dhe modulit 2 (dhe modulit 3 atje ku ai është i zbatueshëm) për të siguruar që personeli është plotësisht kompetent për të zbatuar detyrat e tyre. Trajnimi përsëritës do të kryhet çdo 3 vjet.

Grupi i synuar:	Operatorët e skanimit të pasagjerëve dhe bagazhit të kabinës. Personeli i angazhuar në kontrollin e hyrjes në zonat e kufizuara të sigurisë/pjesët kritike të zonave të kufizuara të sigurisë.
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, moduli 3
Synimet e trajnimit:	Synimet kryesore janë të arrihet rezultat në teknikën e skanimit, duke përfshirë teknikën e kërkimit me dorë, njohuri punë për pajisjet konvencionale me rreze X dhe të aftësoje skanuesit me rreze X konvencionale, që të njohin dhe identifikojnë sende të dyshimta dhe të ndaluara, si dhe të marrin masat e nevojshme.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar, duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Synimet dhe organizimi i sigurisë së aviacionit; - Teknikat e kërkimit me dorë; - Metodatat e skanimit; - Mjedisi i skanimit; - Operacionet e pikës së kontrollit; - Procedurat për kërkimin e personave me aftësi të kufizuara; - Përgjigjet nga kërkimi; - Kërkesa të vazhdueshme të rastësishme të kërkimit me dorë; - Metodatat e mbulimit; - Përdorimi operacional dhe zbulimi i kufizuar i pajisjeve skanuese të përdorura.
Aftësitë:	- Interpretimi korrekt i imazheve të dhëna nga pajisjet e skanimit dhe njohja e objekteve të rrezikshme. Puna me njerëzit, diferencat e tyre kulturore dhe sjellja agresive; - Drejtimi/kryerja e kërkimeve të imtësishme me dorë të përshtatshme për të diktuar sende të fshehura të ndaluara; - Kundërpërgjigjja në diktimin e sendeve të ndaluara; - Operimi i pajisjeve të sigurisë të përdorura në terren dhe kuptimi i çështjeve të sigurisë që lidhen me to; - Kuptimi i efektit të faktorëve njerëzorë.
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 5 ditësh. Trajnimi konsiston në kombinimin e trajnimit bazë në klasë, trajnimit bazë kompjuterike (CBT) dhe trajnimin mbi pajisjet aktuale. I gjithë personeli i shërbimeve duhet të beje të paktën 40 orë trajnim gjatë kryerjes së punës (p.sh. trajnim i mbikëqyrur i zhvilluar në mjedisin aktual të punës) me një skanues me eksperiencë. Operatorët e skanerit duhet të bëjnë të paktën 6-orë në çdo 6 muaj praktikë CBT.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit. (Certifikimi i skanuesve (operatorëve të pajisjeve me rrezeve X) kërkohet me qëllim që të



	sigurohet që niveli i kryerjes së punës së secilit skanues individual të arrijë standardin e kërkuar.)
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Rifreskimi i trajnimit do të zhvillohet 1 herë në 2 vjet, për të siguruar që personeli të mbetet plotësisht kompetent për të kryer detyrën e tij.

Grupi i synuar:	Skanuesit e bagazheve të dorës të përfshirë në operimin e pajisjeve me rreze X dhe/ose EDS.
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, moduli 4, moduli 5 (atje ku ai është i zbatueshëm)
Synimet e trajnimit:	Synimet kryesore janë të arrihet efektivitet në teknikat e skanimit, njohuri punë mbi pajisjet konvencionale me reze X dhe të aftësojë skanuesit konvencionale të rrezeve X të njohin dhe identifikojnë sende të dyshimta dhe të ndaluara dhe të ndërmarrin veprimet e nevojshme.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Synimet dhe organizimi i sigurisë së aviacionit; - Metodatat e skanimit; - Procedurat e kontrollit në hyrje; - Listimi i bagazheve; - Mjedisi i skanimit; - Mbrojtja e bagazheve të dorës; - Procedurat e kundërpërgjigjes ndaj emergjencave; - Metodatat e mbulimit; - Kufizimi i diktimit të pajisjeve skanuese.
Aftësitë:	- Kundërpërgjigja ndaj diktimit të sendeve të ndaluara; - Operimi i pajisjeve të sigurisë të përdorura në terren dhe kuptimi i çështjeve të sigurisë që lidhen me to; - Interpretimi korrekt i imazheve të prodhuara nga pajisjet skanuese dhe njohja e objekteve kërcënuese.
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 5 ditësh. Trajnimi konsiston në kombinimin e trajnimit bazë në klasë, trajnimit bazë për kompjuterin dhe trajnimin mbi pajisjet aktuale. I gjithë personeli i shërbimeve duhet të bëjë 40 orë trajnim gjatë kryerjes së punës (p.sh. trajnim i mbikëqyrur i zhvilluar në mjedisin aktual të punës) me një skanues me eksperiencë. Operatorët e skanerave me rreze X duhet të bëjnë minimumi 15 orë në rrezet X.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit. Certifikimi i skanuesve (operatorëve të rrezeve X) kërkohet me qëllim që të sigurohet që niveli i kryerjes së detyrës së secilit skanues individual të arrijë standardin e kërkuar.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Rifreskimi i trajnimit do të zhvillohet 1 herë në 2 vjet, për të siguruar që personeli të mbetet plotësisht kompetent për të kryer detyrën e tij.

Grupi i synuar:	Personeli i akseskontrollit, hipjes në Bord dhe nisjes të operatorëve të aeroportit
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, moduli 6
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që personeli i kontrollit në hyrje, i hipjes në bord dhe i nisjes së operatorëve të avionëve, zbatojnë një nivel të standardizuar të masave parandaluese të sigurisë, me qëllim që të ruajnë Aviacionin Civil kundër akteve të ndërhyrjes së paligjshme.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Synimet dhe organizimi i sigurisë së aviacionit; - Kërkesat e bashkimit të pasagjerëve dhe bagazheve, teknikat dhe pasojat; - Kërkesat e personelit të ruajtjes për materiale.
Aftësitë:	-



Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 2 ditësh.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Trajnimi periodik do të zhvillohet çdo 2 ose 3 vjet, sipas kategorisë së personelit që e kryen (skaner apo patrullim). Kujtesa periodike do/duhet t'i jepen personelit për të siguruar që ata mbahen të përditësuar plotësisht në njohuritë dhe aftësitë e tyre për sigurinë.
Grupi i synuar:	I gjithë personeli i përfshirë në ngarkimin/shkarkimin e bagazheve dhe dorëzimin e bagazheve të dorës në drejtëm të avionëve.
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, moduli 7
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që ngarkuesit e bagazheve të mund të zbatojnë detyrat e tyre të sigurisë si pjesë e detyrave të tyre operuese.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Synimet dhe organizimi i sigurisë së aviacionit; - Kërkesat e bashkimit të pasagjerëve dhe bagazheve, teknikat dhe pasojat; - Kërkesat e personelit të ruajtjes për materiale.
Aftësitë:	-
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 4 orësh.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Rifreskim i trajnimit do të zhvillohet 1 herë në 2 vjet. Kjo duhet të përfshijë një përmbledhje të modulit 1 dhe përbërësit përkatës të modulit 7. Kujtesa periodike do/duhet t'i jepen personelit për të siguruar që ata mbahen të përditësuar plotësisht në njohuritë dhe qëndrimin e tyre për sigurinë.

Grupi i synuar:	Ekuipazhi i kabinës.
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, Moduli 8, Moduli 9
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që kabina dhe ekuipazhi i kabinës të mund të zbatojnë në mënyrë efektive përgjegjësitë e tyre të sigurisë së aviacionit.
Kompetencat:	
- Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar, duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Synimet dhe organizimi i sigurisë së aviacionit; - Masa sigurie të zbatueshme në fluturim; - Kërkesat e kontrollit dhe e kërkimit; - Procedurat e kundërpërgjigjes në rastin e një rrëmbimi; - Procedurat e punës në rastin e pasagjerëve të padisiplinuar; - Procedurat që lidhen me transportimin e pasagjerëve potencialisht të rrezikshëm; - Akte të mundshme të sabotimit; - Procedurat e emergjencave.
- Aftësitë:	- Puna me njerëzit, diferencat e tyre kulturore dhe sjelljen agresive; - Identifikimi i sendeve të ndaluara; - Puna me pasagjerët e padisiplinuar; - Reagimi ndaj një incidenti rrëmbimi; - Zhvillimi i kontroleve dhe i kërkimeve të hollësishme të përshtatshme për të diktuar/gjetur sende të ndaluara të fshehura në llojin e avionit të interesit.
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 4 orësh.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 80% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Vazhdimi i trajnimit do të zhvillohet çdo 2 vjet për të siguruar që personeli të mbetet plotësisht kompetent për të kryer detyrat e tij.



Grupi i synuar:	I gjithë personeli i punësuar ose drejtpërdrejt ose tërthorazi (p.sh. agjentët e mirëmbajtjes) nga operatorët e avionëve dhe aeroportit të cilët mund të hasin në problemet që shfaqen nga pasagjerët potencialisht të rrezikshëm.
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, moduli 9
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që personeli i operatorëve të avionëve dhe aeroportit të mund të zbatojë një nivel të standardizuar të masave parandaluese të sigurisë dhe njihen me kërkesat dhe procedurat për t'u marrë me pasagjerë potencialisht të rrezikshëm.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Synimet dhe organizimi i sigurisë së aviacionit; - Procedurat për të punuar me pasagjerët potencialisht të rrezikshëm; - Procedurat që lidhen me transportimin e pasagjerëve potencialisht të rrezikshëm.
Aftësitë:	-
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 3 orësh.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Vazhdimi i trajnimit do të zhvillohet çdo 2 vjet. Kujtesa periodike do/duhet t'i jepen personelit për të siguruar që ata mbahen plotësisht të përditësuar në lidhje me njohuritë, aftësitë dhe qëndrimin e tyre për sigurinë.

Grupi i synuar:	Personeli i ofrimit të ushqimit, dyqaneve dhe furnizuesit.
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, moduli 10
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që personeli i ofrimit të ushqimit, të mund të zbatojë një nivel të standardizuar të masave parandaluese të sigurisë, me qëllim që të ruajnë Aviacionin Civil kundër akteve të ndërhyrjes së paligjshme.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Mjete të ndaluara; - Zona të tjera të mundshme që rezultojnë nga programi i posaçëm i sigurisë i entitetit.
Aftësitë:	-
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 6 orësh.
Vlerësimi:	Njohuritë teorike duhet të testohen në një provim me shkrim dhe njohuritë praktike duhet të testohen në rrugë praktike.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Rifreskimi i trajnimit do të zhvillohet 1 herë në 2 vjet. Vazhdimi i trajnimit do të përmbajë elementet kryesore të modulit 1 dhe modulit 10 dhe duhet të theksojë çdo zhvillim në kërkesat, praktikën që nga trajnimi i mëparshëm. Kujtesa periodike do/duhet t'i jepen personelit për të siguruar që ata mbahen të përditësuar plotësisht në njohuritë dhe aftësitë e tyre për sigurinë.

Grupi i synuar:	Personeli i pastrimit, dyqaneve dhe furnizimit
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, moduli 11, moduli 8 (Procedurat e pastrimit dhe kontrollit)
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që personeli i avionëve të mund të zbatojë një nivel të standardizuar të masave parandaluese të sigurisë, me qëllim që të ruajnë Aviacionin Civil kundër akteve të ndërhyrjes së paligjshme.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar, duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Mjete të ndaluara.
Aftësitë:	Zhvillimi i kontrolleve dhe i kërkimit të imtësishëm të përshtatshëm për të diktuar sende të ndaluara të fshehura në llojin e avionit përkatës (atje ku mund të zbatohet).
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 6 orësh.
Vlerësimi:	Njohuritë teorike duhet të testohen në një provim me shkrim dhe njohuritë praktike duhet



	të testohen në rrugë praktike.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Rifreskimi i trajnimit do të zhvillohet çdo 2 vjet. Vazhdimi i trajnimit do të përmbajë elementet e modulit 1 dhe modulit 11 dhe theksojë çdo zhvillim në kërkesat, praktikatat që nga trajnimi i mëparshëm. Kujtesa periodike do/duhet t'i jepen personelit për të siguruar që ata mbahen të përditësuar plotësisht në njohuritë dhe aftësitë e tyre për sigurinë.

Grupi i synuar:	I gjithë personeli i punësuar prej një agjenti të autorizuar të dërgesave/postës, duke përfshirë ata që mund të mos jenë drejtpërsëdrejti përgjegjës për sigurinë e ngarkesave ajrore, por të cilët kërkojnë të paktën familjarizim me synimet e sigurisë së Aviacionit.
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1 (Përbërësit e zbatueshëm në qoftë se jashtë-aeroportit) moduli 12
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që personeli kupton nevojën për sigurinë Aviacionit dhe janë të familjarizuar me masat parandaluese të sigurisë, me qëllim ruajtjen e Aviacionit Civil kundër akteve të ndërhyrjeve të paligjshme.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Sende të ndaluara; - Zona të tjera përkatëse që rezultojnë nga programi i veçantë i sigurisë të entitetit; - Kontrollat e sigurisë të zbatuara për ngarkesat dhe postën.
Aftësitë:	-
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 4 orësh.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 80% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim, përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Trajnimi periodik do të zhvillohet çdo 2 vjet. Trajnimi periodik do të përfshijë elementet kryesore të modulit 1 dhe modulit 12 dhe theksojë zhvillimet në kërkesat, praktikatat që nga trajnimi i mëparshëm. Kujtesa periodike do/duhet t'i jepen personelit për të siguruar që ata mbahen të përditësuar plotësisht në njohuritë, aftësitë dhe qëndrimet e tyre për sigurinë.

Grupi i synuar:	I gjithë personeli i përfshirë drejtpërdrejt në marrjen/përgatitjen e dërgesave ajrore/postës ajrore, ata që janë të përfshirë në përgatitjen/kontrollin e dokumentacionit.
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, moduli 13
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që personeli mund të zbatojë një nivel të standardizuar të masave parandaluese të sigurisë dhe kupton masat që duhet të ndërmerren për sigurinë e ngarkesave dhe postës ajrore.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Sende të ndaluara; - Zona të tjera përkatëse që rezultojnë nga programi i veçantë i sigurisë të entitetit; - Kontrollat e sigurisë të zbatuara për ngarkesat dhe postën.
Aftësitë:	-
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 6 orësh.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Trajnimi periodik do të zhvillohet çdo 2 vjet. Trajnimi periodik do të përfshijë elementet kryesore të modulit 1 dhe modulit 13 dhe theksojë zhvillimet në kërkesat, praktikatat që nga trajnimi i mëparshëm. Kujtesa periodike do/duhet t'i jepen personelit për të siguruar që ata mbahen të përditësuar plotësisht në njohuritë, aftësitë dhe qëndrimet e tyre për sigurinë.

Grupi i synuar:	Drejtues automjeteve të përfshirë në transportin e ngarkesave ajrore/shërbimit të ushqimit në fluturim.
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 12, moduli 10, moduli 14



Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që drejtuesit e automjeteve të përfshirë në transportimin e ngarkesave dhe ushqimit të mund të zbatojnë masat mbrojtëse për furnizimet me ngarkesa dhe ushqime.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Sende të ndaluara; - Zona të tjera përkatëse që rezultojnë nga programi i veçantë i sigurisë të entitetit; - Kontrollat e sigurisë të zbatuara për ngarkesat dhe postën, dhe ushqimin.
Aftësitë:	-
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 3 orësh.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim, përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Trajnimi periodik do të zhvillohet çdo 2 vjet. Trajnimi periodik do të përfshijë elementet kryesore të modulit 12/10 dhe modulit 14 dhe theksojë zhvillimet në kërkesat, praktikatat që nga trajnimi i mëparshëm. Kujtesa periodike do/duhet t'i jepen personelit për të siguruar që ata mbahen të përditësuar plotësisht në njohuritë, aftësitë dhe qëndrimet e tyre për sigurinë.

Grupi i synuar:	I gjithë ekuipazhi i ngarkesave të avionit dhe personeli i përfshirë në shkarkimin e ngarkesave ajrore/postës në avion
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 12, moduli 15
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që i gjithë ekuipazhi i ngarkesave të avionit dhe personeli janë të ndërgjegjshëm lidhur me çështjet përkatëse të sigurisë së ngarkesave.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Sende të ndaluara; - Zona të tjera përkatëse që rezultojnë nga programi i veçantë i sigurisë së entitetit; - Kontrollat e sigurisë të zbatuara për ngarkesat dhe postën.
Aftësitë:	-
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 6 orësh.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 80% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Trajnimi periodik do të zhvillohet çdo 2 vjet. Trajnimi periodik do të përfshijë elementet kryesore të modulit 1 dhe modulit 15 dhe theksojë zhvillimet në kërkesat, praktikatat që nga trajnimi i mëparshëm. Kujtesa periodike do/duhet t'i jepen personelit për të siguruar që ata mbahen të përditësuar plotësisht në njohuritë, aftësitë dhe qëndrimet e tyre në lidhje me sigurinë.

Grupi i synuar:	Skanuesit e ngarkesave ajrore/postës (personeli që është i përfshirë në operimin e pajisjeve me rreze X dhe kërkimit me dorë të ngarkesave ajrore dhe postës)
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, moduli 16
Synimet e trajnimit:	Synimet kryesore janë të arrihen rezultate në teknikat e skanimit, njohuri punë të pajisjeve normale të rrezeve X dhe të aftësojnë skanuesit e zakonshëm me rreze X të njohin dhe identifikojnë artikuj të dyshimtë dhe të ndaluar, si dhe të ndërmarrin masat e duhura.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar, duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Synimet dhe organizimin e sigurisë së aviacionit; - Zinxhirë furnizimi/shërbimesh (ngarkesat, posta ose furnizime të aeroportit sipas mundësisë së zbatimit); - Mbrojtja e ngarkesave dhe postës; - Detyrimet për agentët e autorizuar, korrierë të njohur dhe shoqërues parash nëse



	zbatohet; - Teknikat e kërkimit me dorë dhe aftësia për të kryer kërkime të intësishe me dorë për të lokalizuar sende të ndaluara të fshehura; - Metodatat e skanimit; - Procedurat e kundërpërgjigjes ndaj emergjencave; - Metodatat e fshehjes; - Kufizime të lokalizimit të pajisjeve skanuese.
Aftësitë:	- Operimi i pajisjeve të sigurisë të përdorura në terren dhe kuptimi i çështjeve të sigurisë që lidhen me to; - Interpretimi korrekt i imazheve të prodhuara nga pajisjet skanuese dhe të njihen objektet kërcënuese; - Kundërpërgjigja ndaj lokalizimit të objekteve të ndaluara; - Kuptimi i efektit të faktorëve njerëzorë.
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 5, ditësh. Trajnimi përbëhet nga një kombinim i trajnimit bazë në klasë, trajnimit bazë për kompjuterin dhe trajnim mbi pajisjet e tanishme. Skanuesit duhet të bëjnë 10 orë trajnim gjatë punës (p.sh. trajnim i mbikëqyrur i zhvilluar në mjedisin e tanishëm të punës) me një skanues me përvojë.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit. Certifikimi i skanuesve kërkohet me qëllim që të sigurohet që niveli i rendimentit i secilit skanues individual të arrijë standardin e kërkuar.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Trajnimi periodik do të zhvillohet çdo 2 vjet pas trajnimit fillestar dhe çdo 2 vjet më pas për të siguruar që personeli mbetet plotësisht kompetent për të kryer detyrat e tyre.

Grupi i synuar:	Drejtuesit e sigurisë dhe zëvendësdrjtuesit e sigurisë dhe menaxherët e sigurisë
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1. Modulet sipas detyrave të veçanta të drejtuesve p.sh. Drejtuesit e operatorëve të sigurisë të avionit. Moduli 17
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që drejtuesit e sigurisë të kuptojnë parimet e sigurisë së aviacionit, të jenë njohës të rregulloreve kombëtare dhe ndërkombëtare, dhe vëzhgimin e përbushjes së detyrave.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Detyrat mbikëqyrëse; - Kontrolli i cilësisë; - Procedurat e kundërpërgjigjes ndaj emergjencave; - Drejtimi i konflikteve.
Aftësitë:	- Puna me njerëzit, ndryshime e tyre kulturore dhe sjelljen agresive; - Kuptimi i efektit të faktorëve njerëzorë; - Zhvillimi i veprimtarive të brendshme vëzhguese lidhur me përbushjen e detyrave; - Kundërpërgjigja ndaj gjetjes së sendeve të ndaluara.
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 5 ditësh
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen e detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Trajnimi periodik do të zhvillohet çdo 3 vjet. Trajnimi periodik do të përfshijë elementet kryesore të moduleve përkatëse dhe do të theksojë zhvillimet në kërkesat, praktikatat që nga trajnimi i mëparshëm.

Grupi i synuar:	Vlerësuesit e pavarur të korrierëve të njohur dhe agjentëve të autorizuar
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1, moduli 18
Synimet e trajnimit:	Synimi kryesor është të sigurojë që vlerësuesit e pavarur të kuptojnë parimet e sigurisë së aviacionit të jenë njohës të rregulloreve kombëtare dhe ndërkombëtare dhe në vëzhgimin e përbushjes së detyrave.
Kompetencat:	
Njohuritë:	- Akte të ndërhyrjes së paligjshme në të kaluarën dhe akte terroriste; - Kuadri ligjor kombëtar dhe ndërkombëtar duke përfshirë përgjegjësitë e anëtarëve të personelit; - Synimet dhe organizimi i sigurisë së aviacionit; - Regjimi i sigurisë së ngarkesave (agjentët e autorizuar, korrierët e njohur, shoqëruesit e parave);



	- Sistemet e kontrollit të hyrjes në mjedise; - Teknologjia e sigurisë; - Zinxhiri i furnizimit/shërbimeve – aftësia për të identifikuar sendet e ndaluara; - Procedurat e parandalimit dhe raportimit.
Aftësitë:	Kuptimi i efektit të faktorëve njerëzorë.
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 1 dite.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Trajnimi periodik do të zhvillohet çdo 2 vjet. Trajnimi periodik do të përfshijë elementet kryesore të moduleve përkatëse dhe do të theksojë zhvillimet në kërkesat, praktikat që nga trajnimi i mëparshëm.

Grupi i synuar:	Kontrollorët e trafikut ajror dhe supervizorët
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 1 dhe moduli 19
Synimet e trajnimit:	Objekti kryesor i trajnimit të sigurisë për ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror është për të siguruar që kontrollorët dhe supervizorët i kanë të qarta parimet e sigurisë së aviacionit dhe kanë njohuri të procedurave që duhet të zbatohen në situata emergjence.
Kompetencat:	-
Njohuritë:	Përgjegjësitë e ATM-së nën PKSAC-së; Objektivat dhe organizimi i sigurisë së aviacionit; Konventat ndërkombëtare/rregulloret ndërkombëtare dhe kombëtare; Procedurat e zbatuara në rast rrëmbimi avioni; Procedurat e zbatuara në rast kërcënimi për vendosje bombe; Procedurat e emergjencave.
Aftësitë:	-
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej 4 orësh.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Trajnimet periodike duhet të bëhen një herë në çdo tre vjet

Grupi i synuar:	Të gjithë ata që janë të përfshirë në zbatimin e masave parandaluese të sigurisë në një aeroport (nivelet drejtuese)
Përmbajtja e trajnimit:	Moduli 20
Synimet e trajnimit:	Objekti i trajnimit të sigurisë në lidhje me planifikimin e parashikimeve dhe menaxhimin e krizave është të sigurohet se të gjithë ata që janë të përfshirë në zbatimin e masave parandaluese të sigurisë në një aeroport të kuptojnë parimet e sigurisë në aviacion dhe të jenë të informuar për procedurat që duhet të ndiqen dhe zinxhirin e komunikimit në raste emergjence.
Kompetencat:	
Njohuritë:	Kërcënimet që prekin aktualisht industrinë e Aviacionit Civil; Rrëmbimi i avionëve; Karakteristikat e personave që kryejnë sulme kundër Aviacionit Civil; Karakteristikat e zakonshme për të gjitha situatat e krizës; Parimet themelore të menaxhimit të krizave; Kontrollimi i një krize; Plani i menaxhimit të krizave; Qendrat e kërkuara të komandimit dhe kontrollit; Ushtrime të menaxhimit të krizave në aeroport.
Aftësitë:	Të kuptuarit e kërcënimeve të fundit kundrejt industrisë së Aviacionit Civil. Të kuptuarit e karakteristikës së agresorëve dhe situatave të krizave. Menaxhimi i situatave të krizave, komandimi dhe kontrolli i krizave. Përgatitjet e ushtrimeve testuese periodike.
Kohëzgjatja minimale:	Kursi duhet të zgjasë 8 orë dhe të pasohet nga një praktikë në tavolinë ose në terren.
Vlerësimi:	Të trajnuarit duhet të kenë arritur 85% të kuotës së kalimit në një provim me shkrim përpara se ata të konsiderohen kompetentë për kryerjen detyrave të sigurisë së aviacionit.
Trajnimi fillestar:	Trajnimi fillestar duhet të bëhet përpara se personeli të lejohet të kryejë detyra.
Trajnimi periodik:	Trajnimi periodik duhet të kryhet çdo 2 vjet.



MODULI 1 – TRAJNIMI PËR NDËRGJËGJËSIMIN MBI SIGURINË

Pikat mësimore:

Synimi i trajnimit – Rëndësia e modulit.

Nevoja për sigurinë e aviacionit.

Shikim i përgjithshëm mbi terrorizmin.

Kërcënimet ndaj sigurisë së aviacionit.

Llojet e njerëzve dhe organizatave të cilët mund të përbëjnë një rrezik për Aviacionin Civil.

Kultura e Sigurisë në Aviacion.

Arsyet pse aviacioni civil është një shënjestër tërheqëse për grupet terroriste.

Shtysat e grupeve dhe të tjerëve që mund të përbejnë një rrezik.

Procedurat që duhen ndjekur në rastet kur kemi të bëjmë me lajmërimet për bombë.

Procedurat e vendosura për t'u marrë me artikujt e lënë pa zot/çantat e pashoqëruara.

Përkufizimet e përdorura në ngjarjet e sigurisë që përfshijnë dhe pajisjet shpërthyes të vetësajuar (IED) – për t'u familjarizuar me gjuhën dhe shkurtime të përdorura.

Rregulloret ndërkombëtare mbi sigurinë e aviacionit (ICAO, BE, ECAC).

Konventat ndërkombëtare me interes në këtë fushë.

Rregulloret dhe organizimi kombëtar.

Rregulloret kombëtare.

Programi i Sigurisë së Aviacionit Kombëtar Civil.

Autoriteti i Aviacionit Civil: Roli dhe përgjegjësitë.

Ndarja e përgjegjësiave (operatorët e aeroportit, operatorët ajrorë, ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror etj.).

Siguria dhe organizimi i operatorit të aeroportit.

Programi i sigurisë së aeroportit.

Drejtuesi i sigurisë së aeroportit.

Sigurimi dhe organizimi i operatorit ajror.

Programi i Sigurisë së Operatorit Ajror.

Drejtuesi i sigurisë së operatorit ajror.

Ndërgjegjësimi i përgjithshëm mbi sigurinë.

Masat e akses kontrollit.

Kartat e identifikimit të aeroportit dhe tregimi i detyrueshëm i kartave.

Parandalimi i personave të paautorizuar në zonat ajrore, në zonat e kufizuara të sigurisë dhe në pjesët kritike. Nevoja për të qenë të gatshëm nga ana e sigurisë në çdo kohë.

Përgjegjësitë individuale. Skanimi i pasagjerëve dhe personelit.

Raportimi i ngjarjeve.

Siguria e aeroportit (një orë përgatitore në terren në aeroport).

Zonat kyçe mbi një planimetri të aeroportit / terminalit apo përshkrimi i vendndodhjes së tyre.

Pjesët kritike/zonat e kufizuara të sigurisë.

Pikat e hyrjes së pasagjerëve dhe personelit duke përfshirë këtu pikat e hyrjes së automjeteve.

Ndërtesat për mbajtjen e ngarkesave.

Zonat e tjera të cenueshme si p.sh. depozita e karburantit.

MODULI 2 – SIGURIA E AEROPORTIT

Pikat mësimore:

Kërcënimet dhe synimet (ku përfshihen nivelet e sigurisë, si p.sh., nëse niveli i kërcënimit është i ulët, i mesëm apo me i lartë).

Rolet dhe funksionet e personelit të sigurisë.

Plani i aeroportit.

Akses kontrolli.

Zonat e kufizuara të sigurisë.

Pjesa kritike e zonave të kufizuara të sigurisë.

Zonat e shënuara.

Pikat e hyrjes së automjeteve.

Sistemet e kontrollit të hyrjes.

Kartat e identifikimit të aeroportit.

Ndalimi i personave të paautorizuar/tregimi i mjeteve identifikuese.

Procedurat në rastin e zbulimit të automjeteve të paautorizuara.

Inspektimi i automjeteve.

Kalimet e automjeteve.

Teknikat e inspektimit duke përfshirë këtu zonat për t'u inspektuar.

Procedurat, përqindjen e kontrolleve të rastësishme.

Metodat e mbulimit.

Përgjigja ndaj gjetjes së sendeve të ndaluara.

Mbajtja e regjistrit të kontrolleve.

Mbrojtja dhe kontrolli i gardhit rrethues të perimetrit. Patrullimi dhe ruajtja duke përfshirë këtu mbajtjen e regjistrave.

Mbrojtja e perimetrit të aeroportit.

Mbrojtja e avionëve.

Menaxhimi i ngjarjeve.

Procedurat e raportimit.

Procedurat e përgjigjes në emergjencë.



MODULI 3 – SKANIMI I PERSONAVE DHE I ARTIKUJVE

Pikat mësimore:

Kërcënimet dhe synimet.

Mësim hyrës mbi pajisjet me rreze X.

Qëllimi i skanimit të sendeve me anë të rrezeve X.

Parimet e rrezeve X dhe si punojnë pajisjet me rreze X.

Makineritë me rreze X – Llojet e ndryshme, operimet bazë dhe tiparet e veçanta.

Rreziqet mekanike dhe elektrike.

Shëndeti dhe siguria.

Projektimi i imazhit kërcënues. Roli dhe përgjegjësitë e operatorëve të skanerit me rreze X.

Përgjegjësitë.

Dispozitat ligjore.

Aftësitë ndër personale – Puna me pasagjerët.

Komunikimi brenda ekipit të skanuesve.

Si të merremi me sjelljet agresive.

Organizimi i pikës së kontrollit me skanim.

Plani fizik.

Nivelet e personelit.

Funksionet e personelit.

Detyrat e personelit (p.sh. alarmet e monitorëve, skanimi me rreze X, kërkimi me dorë etj.).

Parimet e interpretimit të imazheve me rreze X.

Kufizimet e sistemeve – Pozicionimi i bagazheve, rënia e rrezeve etj.

Teknikat trepërmasore, kompleksiteti i çantave, identifikimi i sendeve etj.

Analiza e ngjyrave.

Qëllimi dhe përdorimi i funksioneve përmirësuese.

Identifikimi e sendeve të ndaluara (armë zjarri, lëndë shpërthyes etj.).

Përbërësit e IED-ve.

Procedurat për t'u ndjekur mbi zbulimin e sendeve të ndaluara.

Procedurat që ndiqen në zbulimin e një kërcënimi.

Metodat e mbulimit.

Procedurat operacionale.

Skanimi i kompjuterëve të lëvizshëm (lap top), veshjeve mbuluese etj.

Procedura e gatishmërisë së pajisjeve.

Procedura e gatishmërisë së vendit të punës.

Testimet rutine (STP).

Operacioni i mbylljes.

Procedurat e raportimit në rast të mosfunksionimit të pajisjes.

Kriteret për të kontrolluar dhe kthyer bagazhet.

Mbajtja e regjistrave. Kontrolli i pasagjerëve dhe personelit.

Qëllimi i kërkimit me dorë. Si të kryhet ky kërkim dhe si të bëhet kërkimi me dorë te personi.

Metodat e mbulimit.

Procedurat që duhen ndjekur, në rast se një person refuzon të kontrollohet.

Procedurat që duhen ndjekur në zbulimin e sendeve të ndaluara.

Përfshirja e personave nga skanimi.

Kategoritë e veçanta të pasagjerëve p.sh. pasagjerët me aftësi të kufizuara.

Kërkim me dorë i vazhdueshëm dhe i rastësishëm.

Kufizimet mbi transportin e lëngjeve (procedurat). Përdorimi i pajisjeve zbuluese të metaleve me dorë (WTMD) dhe urës (HHMD).

Qëllimi i zbulimit të metaleve.

Testimet ditore rutine të pajisjeve me pajisjet testuese standarde të operimit (OTP).

Procedurat e raportimit, në rast të mosfunksionimit të pajisjes.

Procedurat në rast alarmesh.

Mbajtja e regjistrave.

Akses kontrolli në pjesën kritike të zonave të kufizuara të sigurisë.

Zonat e kufizuara të sigurisë.

Pjesa kritike e zonave të kufizuara të sigurisë.

Sistemet e akses kontrollit.

Kartat e identifikimit të aeroportit/kalimet e automjeteve të paautorizuara (atje ku është e zbatueshme).

MODULI 4 DHE 5 – SKANIMI I BAGAZHEVE TË DORËS: PAJISJET ME RREZE X DHE OSE EDS

Pikat mësimore:

Kërcënimet dhe synimet.

Roli dhe përgjegjësitë e operatorëve me rreze X.

Përgjegjësitë.

Dispozitat ligjore.

Hyrtje mbi pajisjet me rreze X.

Qëllimi i skanimit të sendeve me anë të rrezeve X.

Parimet e rrezeve X dhe si punojnë pajisjet me rreze X.

Makineritë me rreze X – Llojet e ndryshme, operimet bazë dhe tiparet e veçanta.



Rreziqet mekanike dhe elektrike.

Shëndeti dhe siguria.

Projektimi i imazhit kërcënues.

Parimet e interpretimit të imazheve me rreze X.

Kufizimet e sistemeve – Pozicionimi i çantave, rënia e rrezeve etj.

Teknikat trepërmasore, kompleksiteti i çantave, identifikimi i sendeve etj.

Analiza e ngjyrave.

Lëndët organike/inorganike.

Qëllimi dhe përdorimi i funksioneve përmirësuese.

Shquarja e sendeve të ndaluara (armë zjarri, lëndë shpërthyes etj.).

Sendet e ndaluara.

Përbërësit e IED-ve.

Lëndët shpërthyes, detonatorët etj.

Mallrat e rrezikshme.

Procedurat që ndiqen mbi zbulimin e sendeve të ndaluara.

Procedurat që ndiqen në zbulimin e një kërcënimi.

Sendet e paqarta/alarmet e errëta dhe si zgjidhen ato.

Metodat e mbulimit. Sistemi i skanimit të bagazheve të dorës (HBS).

Organizimi i HBS-së. Procedurat për kontrollin dhe kthimin e bagazheve.

Koha e vendimit.

Bashkimi i bagazhit me pasagjerin.

Procedurat në rastin kur besohet se është i pranishëm një rrezik.

Skanimi i posaçëm.

Bagazhet jashtë përmasave normale.

Procedurat për bagazhet e pashoqëruara.

Skanimi i bagazhit të ekuipazhit.

Procedurat operacionale.

Procedura e gatishmërisë së pajisjeve.

Procedura e gatishmërisë së vendit të punës.

Testimet rutinë (STP).

Operacioni i mbylljes.

Procedurat e raportimit në rast të mosfunksionimit të pajisjes.

Kriteret për të kontrolluar dhe kthyer bagazhet.

Mbajtja e regjistrave.

Kërkimi manual i bagazheve të dorës.

Qëllimi i kërkimit manual të bagazheve të dorës.

Rrethanat kur një bagazh që merret në dorë nga pasagjeri duhet t'i nënshtrohet kontrollit manual.

Procedurat për bashkimin e një çante me një pasagjer.

Teknikat e kërkimit me dorë.

Përqindja e kërkimeve me dorë (kërkimi i zakonshëm me rreze X pa pasur një program të projektimit të imazheve të rrezikshme “TIP” të instaluar dhe në përdorim).

Procedurat për të verifikuar që të arrihet çdo ditë përqindja e kërkuar e kontroleve me dorë.

Përfshirja e personave nga kërkimi.

MODULI 6 – SIGURIA E SHOQËRISË
AJRORE

Pikat mësimore:

Kërcënimet dhe synimet.

Procedurat e kontrollit në pikat e hyrjes së pasagjerëve.

Pyetja e pasagjerëve.

Kontrollet e dokumenteve të pasagjerëve (kontrollet e identitetit).

Procedurat e kontrollit në grup (kryetari i grupit).

Procedurat e kontrollit me vetëshërbim (në rast se është e zbatueshme) dhe lënia e shpejtë e bagazhit.

Procedurat e transferimit dhe tranzitit të pasagjerëve.

Politika e tryezës së pastër – Ruajtja e dokumenteve të rëndësishme të sigurisë.

Procedurat në portat e hipjes dhe procedurat për bashkimin e pasagjerëve/bagazheve.

Kontrollet e dokumenteve të pasagjerëve (kontrollet e identitetit).

Procedurat e punës për pasagjerët që nuk mbajnë bagazhe dore e nuk shfaqen.

Procedurat e punës për pasagjerët që mbajnë bagazhe dore e nuk shfaqen.

Vëzhgimi/kontrollimi i pasagjerëve gjatë fazës së hipjes në avion.

Procedurat për çantat që nuk pranohen te portat (çantat e portës).

Procedurat për pasagjerët e minutës së fundit.

Bagazhet jashtë përmasave normale.

Treguesi/lista e pasagjerëve.

Treguesi/lista e bagazheve të dorës.

Ndarja e pasagjerëve që mbërrijnë dhe atyre që nisen.

Bagazhet e dorës.

Puna me bagazhet e pashoqëruara.

Pranimi i bagazheve të pashoqëruara.



Konfirmimi i skanimit të bagazheve të pashoqëruara.

Ruajtja e bagazheve të dorës.

Procedurat në rastin e mosfunksionimit të pajisjes për skanimin e bagazheve të dorës.

Siguria e avionit.

Akses kontrolli në avion.

Pranimi i ngarkesave, postës, furnizimeve ushqimore.

Pranimi i materialeve dhe i postës së shoqërisë.

Veprimi në rastin e kërcënimeve me bombë.

Kundërpërgjigjia ndaj ngjarjeve me pasoja për sigurinë.

Procedurat e raportimit.

MODULI 7 – SIGURIA E BAGAZHEVE TË HAMBARIT

Pikat mësimore:

Kërcënimet dhe synimet.

Roli dhe përgjegjësia e mbajtësve të bagazheve.

Rregullimet për kontrollin e hyrjes në aeroporte.

Zonat e kufizuara të sigurisë – Pjesa kritike e zonave të kufizuara të sigurisë.

Trajtimi i personave që nuk tregojnë dokument identifikimi në zonat e punës me bagazhet e dorës.

Kontrollet/kërkimet e sigurisë së avionit – Hapësirat mbajtëse të avionit.

Shquarja e artikujve të ndaluar.

Procedurat mbi zbulimin e artikujve të ndaluar në hapësirat mbajtëse të avionit gjatë ngarkimit/shkarkimit të bagazheve.

Mbrojtja e bagazheve të dorës në zona për ndarjen e bagazheve, mbi platformë.

Transporti i postës dhe i materialeve të shoqërisë.

Bashkimi i pasagjerëve me bagazhet e tyre (p.sh. kartat identifikuese të bagazheve, numërimi i bagazheve, lista e bagazheve të dorës etj.).

Mbrojtja e avionit.

Kontrolli i hyrjes në avion.

Kontrolli i personave që i afrohen avionit.

MODULI 8 – SIGURIA E AVIONIT

Pikat mësimore:

Kërcënimet dhe synimet.

Rregullimet për akses kontrollin në aeroporte/tregimi i dokumenteve identifikuese.

Kërkesat për skanimin e personelit.

Skanimi dhe mbrojtja e sendeve të ekuipazhit.

Regjistrimi i sendeve të ekuipazhit për procedurat e bashkimit të pasagjerëve/bagazheve.

Kontrollet e sigurisë së avionit.

Lista e zonave për t'u kontrolluar.

Përdorimi i listës.

Regjistrimi i kontrollit/komunikimi me kapitenin.

Procedurat e pastrimit dhe të kërkimit (atje ku janë të zbatueshme).

Diktimi i armëve të zjarrit dhe i artikujve të tjerë të ndaluar.

Mbrojtja e avionit – Kontrolli i hyrjes në avion.

Kontrolli i kartave të identifikimit të aeroportit.

Masat e sigurisë gjatë fluturimit.

Dyert e kabinës.

Hyrja te dyert e kabinës.

Komunikimi me kabinën.

Oficerët e sigurisë në fluturim (nëse është e zbatueshme).

Komunikimi në lidhje me personat e armatosur (p.sh. truporjat) në bordin e avionit (nëse është e zbatueshme).

Pranimi i kargos dhe i furnizimeve të fluturimit. Pranimi i materialeve dhe i postës së shoqërisë.

Vendet dhe furnizimet për pastrim në avion. Masat rezervë.

Veprimi në rastin kërcënimeve me bombë.

Veprimi me bombën në bordin e avionit, si në rastin kur ai ndodhet në tokë ashtu edhe kur është në fluturim.

Gjetja e bombës me rrezikun me të ulët.

Rrëmbimi (rrëmbyesi, përgjigjja ndaj rrëmbimit, politika, procedurat e policisë).

Përgjigjja ndaj ngjarjeve me pasoja për sigurinë.

Procedurat e raportimit.

MODULI 9 – PUNA ME PASAGJERËT PROBLEMATIKË (të mundshëm)

Pikat mësimore:

Kërcënimet dhe synimet.

Konventat dhe organizatat ndërkombëtare.

Rregulloret ndërkombëtare dhe ato të brendshme.

Dispozitat dhe procedimet ligjore.

Përkufizimet e:

Pasagjerit të papranueshëm.

Të dëbuarit.

Personit nën një ndalim të ligjshëm.

Pasagjerëve të padisiplinuar.

Sjellja, sulmi dhe dhuna e pasagjerëve të padisiplinuar.

Shkaqet e sjelljes agresive.



Politika e transportuesit ajror (njoftimi i transportuesit për pasagjerë potencialisht problematikë).

Roli dhe përgjegjësitë e ekuipazhit.

Niveli i shqetësimeve – Veprimet për t'u ndërmarrë.

Administrimi i konfliktit.

Vetëmbrojtja – Përdorimi i mjeteve nënshtruese.

Raporti i shqetësimit të pasagjerit.

Procedurat e raportimit dhe të ndjekjes.

Lidhja me autoritetet e zbatimit të ligjit.

Masat shtesë të sigurisë për pasagjerë të papranueshëm, persona të dëbuar dhe persona nën ndalim të ligjshëm.

MODULI 10 – SIGURIA E SHËRBIMEVE USHQIMORE

Pikat mësimore:

Kërcënimi dhe synimet e sigurisë së furnizimeve në fluturim.

Drejtuesi i sigurisë së furnizuesve të rregullt të furnizimeve në fluturim.

Kontrolli i hyrjes në mjediset e përgatitjes së ushqimeve.

Zonat e kufizuara të sigurisë – Pjesa kritike e zonave të kufizuara të sigurisë së aeroportit.

Marrja e furnizimeve në mjediset e përgatitjes së ushqimeve.

Mbrojtja e furnizimeve të fluturimit nga ndërhyrjet e paautorizuara.

Procedurat e vulosjes.

Transporti i furnizimeve të fluturimit nga mjediset e ruajtjes për në avion – Siguria e automjeteve.

Diktimi dhe veprimet në rastin e zbulimit të artikujve të dyshimtë apo të ndaluar.

Procedurat e raportimit në rastin kur zbulohet diçka e dyshimtë apo kur ka rrethana të dyshimta.

Trajtimi i telefonatave për lajmërim për bombë.

MODULI 11 – SIGURIA E PASTRIMIT

Pikat mësimore:

Kërcënimi dhe synimet e sigurisë së pastrimit.

Oficeri i sigurisë.

Kontrolli i hyrjes në mjedisë përfshirë këtu mjediset e ruajtjes/depot.

Kontrolli i hyrjes në mjedisë, duke përfshirë këtu zonat e kufizuara të sigurisë – Pjesën kritike të zonave të kufizuara të sigurisë së aeroportit.

Marrja e furnizimeve në mjedisë.

Mbrojtja e depove dhe furnizimeve nga ndërhyrjet e paautorizuara.

Diktimi dhe veprimet në rastin e zbulimit të artikujve të dyshimtë apo të ndaluar.

Procedurat e raportimit në rastin kur zbulohet diçka e dyshimtë apo kur ka rrethana të dyshimta.

Masat e kontrollit të hyrjes në avion.

Trajtimi i telefonatave për lajmërim për bombë.

Procedura të sigurtë për pastrim (atje ku është e zbatueshme).

MODULI 12 – SIGURIA E KARGOS/POSTËS (ndërgjegjësim)

Pikat mësimore:

Kërcënimi dhe detyrimet.

Rregulloret kombëtare mbi kargon/postën ajrore.

Regjimi i sigurisë së kargos/postës ajrore.

Përgjegjësitë e operatorit të aeroportit, operatorëve të avionit, agjentëve të autorizuar, korrierëve të njohur dhe shoqëruesve të parave.

Roli dhe përgjegjësitë e drejtuesit të sigurisë.

Përgjegjësitë e pjesëtarëve të personelit si individë.

Kontrollet e sigurisë të zbatuara për kargon dhe postën.

Marrja dhe trajtimi i kargos dhe postës.

Masat që duhen zbatuar nga korrierët e njohur.

Masat që duhen zbatuar nga shoqëruesit e parave (atje ku është e zbatueshme).

Skanimi i kargos dhe postës (atje ku është e zbatueshme).

Ruajtja e ngarkesave të njohura.

Ruajtja fizike (p.sh. cenimi i paketimit të dukshëm).

Kontrolli i hyrjes në mjedisë.

Procedurat për vizitorët – Mbikëqyrja.

Trajtimi i personave të panjohur.

Transportimi i sigurt për në aeroport/zonat me siguri të kufizuar.

Trajtimi i rasteve me kërcënime për bombë. Gjendjet e emergjencës.

Raportimi i ngjarjeve.

MODULI 13 – SIGURIA E KARGOS/POSTËS (i dedikuar)

Pikat mësimore:

Kërcënimi dhe detyrimet.

Rregulloret kombëtare mbi kargon/postën ajrore.

Regjimi i sigurisë së kargos/postës ajrore.



Koncepti i korrierit të njohur.

Koncepti i shoqëruesit të parave.

Koncepti i agjentit të rregullt.

Përgjegjësitë e operatorit të aeroportit, operatorëve ajrorë, agjentëve të rregullt, korrierëve të njohur dhe shoqëruesve të parave.

Roli dhe përgjegjësitë e drejtuesit/përgjegjësit të sigurisë.

Pranimi i kargos:

Nga një korrier i njohur.

Nga një shoqërues parash.

Nga një agjent i rregullt.

Verifikimi i personave që shpërndajnë dërgesat; dokumentet dhe dërgesat.

Procedurat për ngarkesën e panjohur (skanimi).

Dokumentimi i sigurisë.

Skanimi i kargos dhe postës (atje ku është e zbatueshme).

Ruajtja e kargos së njohur.

Ruajtja fizike (p.sh. cenimi i paketimit të dukshëm).

Kontrolli i hyrjes në mjedise/magazinë.

Kontrolli i hyrjes në zonat e kufizuara të sigurisë.

Kartat e identifikimit të aeroportit, duke përfshirë këtu procedurat e trajtimit të këtyre rasteve.

Procedurat për vizitorët dhe klientët – Mbikëqyrja.

Trajtimi i personave të panjohur.

Transportimi i sigurt për në aeroport/zonat me siguri të kufizuar.

Trajtimi i rasteve me kërcënime për bombë.

Gjendjet e emergjencës përfshirë këtu punën me artikujt e dyshimtë.

Raportimi i ngjarjeve.

MODULI 14 – SIGURIA E DREJTUESVE TË AUTOMJETEVE

Pikat mësimore:

Kërcënimi dhe detyrimet.

Përgjegjësitë e drejtuesve të automjeteve.

Siguria e automjeteve në mjedise.

Kontrollet e sigurisë përpara ngarkimit.

Mbyllja/vulosja e automjeteve.

Siguria në udhëtim.

Dokumentimi.

Trajtimi i rasteve me kërcënime për bombë.

Gjendjet e emergjencës përfshirë këtu punën me artikujt e dyshimtë.

Raportimi i ngjarjeve.

MODULI 15 – OPERACIONET ME AVIONËT VETËM ME KARGO

Pikat mësimore:

Kërcënimi dhe detyrimet.

Kontrollet e sigurisë që zbatohen për kargon.

Koncepti i korrierit të njohur.

Koncepti i shoqëruesit të parave.

Koncepti i agjentit të rregullt.

Përgjegjësitë e operatorit të aeroportit, operatorëve ajrorë, agjentëve të rregullt, korrierëve të njohur dhe shoqëruesve të parave.

Ruajtja e kargos.

Rregullat për kontrollin e hyrjes në aeroporte.

Zonat e kufizuara të sigurisë/pjesa kritike e zonave të kufizuara të sigurisë.

Kërkesat për skanimin e personelit. Shquarja e artikujve të ndaluar.

Mbrojtja e avionit – Kontrolli i hyrjes në avion. Masat rezervë të emergjencës.

Trajtimi i rasteve me kërcënime për bombë.

Puna në rastet kur ka bombë në bordin e avionit, si në tokë ashtu edhe në fluturim.

Gjetja e bombës me rrezikun me të ulët.

Trajtimi i gjendjeve të rrëmbimit.

Përgjigjja ndaj ngjarjeve me pasoja për sigurinë.

Procedurat e raportimit.

MODULI 16 – SKANIMI I KARGOS DHE I POSTËS AJRORE

Pikat mësimore:

Kërcënimet dhe detyrimet.

Roli dhe përgjegjësitë e operatorëve me rreze X.

Përgjegjësitë.

Dispozitat ligjore.

Hyrje - Mbi pajisjet me rreze X.

Qëllimi i skanimit të sendeve me anë të rrezeve X.

Parimet e rrezeve X dhe si punojnë pajisjet me rreze X.

Pajisjet me rreze X – Llojet e ndryshme, operimet bazë dhe tiparet e veçanta.

Rreziqet mekanike dhe elektrike.

Shëndeti dhe siguria.

Parimet e interpretimit të imazheve me rreze X.

Kufizimet e sistemeve – Pozicionimi i çantave, rënia e rrezeve etj.

Teknikat trepërmasore, kompleksiteti i çantave, identifikimi i sendeve etj.

Analiza e ngjyrave.

Lëndët organike/inorganike.



Qëllimi dhe përdorimi i funksioneve përmirësuese.

Sendet e paqarta/alarmet e errëta/si të zgjidhen ato.

Shquarja e lëndëve shpërthyes, IED-ve dhe sendeve të tjera të ndaluara.

Metodat e mbulimit. Procedurat.

Procedura e gatishmërisë së pajisjeve.

Procedura për gatishmërinë e vendit të punës.

Testimi ditor rutinë.

Ndezja ditore e aparaturave dhe testimi i cilësisë së imazhit (STP).

Operacioni i fikjes.

Procedurat e raportimit në rast të mosfunksionimit të pajisjes.

Kriteret për të kontrolluar dhe kthyer dërgesat e ngarkesave.

Mbajtja e regjistrave.

Kërkimi manual i bagazheve të dorës.

Qëllimi i kërkimit manual të ngarkesave.

Rrethanat kur një ngarkese duhet t'i nënshtrohet kontrollit manual.

Inspektimi pamor – Shenjat e dyshimta.

Shenjat për cenime të paketimit.

Teknikat e kërkimit – Kërkimi metodik.

Procedurat që duhen ndjekur në rastin e zbulimit të artikujve të ndaluar.

Procedurat që duhen ndjekur në rastin e një kërcënimi.

MODULI 17 – DREJTUESIT DHE MENAXHERËT E SIGURISË

Pikat mësimore:

Kërcënimet dhe synimet.

Roli dhe përgjegjësitë e drejtuesve/instruktorëve të sigurisë.

Konventat dhe rregulloret ndërkombëtare.

Organizatat ndërkombëtare (ICAO, EU, ECAC).

Rregulloret e brendshme mbi sigurinë e aviacionit (me hollësi).

Autoriteti i Aviacionit Civil.

Organizimi i sigurisë së aviacionit.

Komiteti kombëtar për sigurinë e Aviacionit Civil.

Vëzhgimi i përputhshmërisë.

Vlerësimi i kërcënimeve.

Teknologjia në sigurinë e aviacionit.

Organizimi i shoqërive të sigurimit (procedurat për shoqëritë vendase).

Programi i sigurisë.

Programi i trajnimit mbi sigurinë.

Punësimi dhe trajnimi.

Veprimtaritë dhe programi kontrollit të brendshëm të cilësisë.

Planifikimi i emergjencave.

MODULI 18 – VLERËSIMI I KORRIERËVE TË NJOHUR DHE I AGJENTËVE TË AUTORIZUAR

Pikat mësimore:

Kërcënimet dhe synimet.

Roli dhe përgjegjësitë e drejtuesve/instruktorëve të sigurisë.

Konventat dhe rregulloret ndërkombëtare. Rregulloret e brendshme mbi kargot ajrore. Regjimi i sigurisë së kargos ajrore.

Koncepti i korrierit të njohur.

Koncepti i shoqëruesit të parave.

Koncepti i agentit të rregullt.

Përgjegjësitë e operatorit të aeroportit, operatorëve ajrorë, agentëve të rregullt, korrierëve të njohur dhe shoqëruesve të parave.

Roli dhe përgjegjësitë e oficerit të sigurisë.

Pranimi i ngarkesave:

Nga një korrier i njohur.

Nga një shoqërues parash.

Nga një agent i rregullt.

Verifikimi i personave që shpërndajnë dërgesat; dokumentet dhe dërgesat.

Procedurat për kargon e panjohur (skanimi).

Dokumentacioni i sigurisë.

Skanimi i kargos dhe postës (atje ku është e zbatueshme).

Ruajtja e kargos së njohur.

Ruajtja fizike (p.sh. cenimi i paketimit të dukshëm).

Akses kontrolli në mjedise/magazinë.

Akses kontrolli në zonat e kufizuara të sigurisë.

Kartat e identifikimit të aeroportit, duke përfshirë këtu procedurat e trajtimit të këtyre rasteve.

Procedurat për vizitorët dhe klientët – Mbikëqyrja.

Trajtimi i personave të panjohur.

Transportimi i sigurt për në aeroport/zonat me siguri të kufizuar.

Procedurat e trajtimit të këtyre rasteve dhe të raportimit.



MODULI 19 – TRAJNIMI I SIGURISË SË OFRUESIT TË SHËRBIMIT TË LUNDRIMIT AJROR (ATM)

Objekti kryesor i trajnimit të sigurisë për ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror është për të siguruar që kontrollorët dhe supervizorët i kanë të qarta parimet e sigurisë së aviacionit dhe kanë njohuri të procedurave që duhet të zbatohen në situata emergjence. Kursi duhet të ketë një kohëzgjatje minimale prej katër orësh dhe trajnimet periodike duhet të bëhen një herë çdo tre vjet. Trajnimi periodik duhet të përmbajë temat e moduleve përkatëse të trajnimit përfshirë modulën 1 dhe 19. Gjithashtu, duhet të pasqyrojë ndryshimet e ndodhura në procedura dhe praktika që nga trajnimi i fundit.

Trajnimi duhet të përfshijë aktivitetet e mëposhtme:

- Përgjegjësitë e ATM-së nën PKSAC-në;
- Objektivat dhe organizimi i sigurisë së aviacionit;
- Të përcaktohen tipat e personave që mund të jenë kërcënim për Aviacionin Civil;
- Të shpjegohet përse Aviacioni Civil është objektiv tërheqës për grupet terroriste dhe të tjerët që tentojnë të kryejnë akte të jashtëligjshme ndaj Aviacionit Civil;
- Të listohen emrat e organizatave ndërkombëtare më të mëdha përgjegjëse për vendosjen e standardeve të sigurisë dhe të shpjegohen qëllimet e tyre;
- Të qartësohet përgjegjësia e autoritetit përkatës;
- Të sqarohet pse aktivitetet e postës konsiderohen të ndjeshme ndaj sulmeve;
- Të shkruhet një raport incidenti në formën e duhur dhe të dihet se ku duhet raportuar;
- Konventat ndërkombëtare dhe rregulloret ndërkombëtare dhe kombëtare;
- Procedurat e zbatuara në rast rrëmbimi të avionit:

Komunikimi me avionin;
Informacioni që duhet mbledhur;
Njoftimi i autoriteteve;
Njoftimi i shteteve të tjera;
Përdorimi i mesazhit AFTN ose i burimeve të tjera;
Pozicioni i parkimit të avionit të izoluar.
- Procedurat e zbatuara në rast kërcënimi për vendosje bombë:

- Komunikimi me avionin;
- Informacioni që duhet mbledhur;
- Njoftimi i autoriteteve;
- Procedurat e emergjenceve;
- Procedurat e njoftimit;
- Njoftimi i autoriteteve;
- Informacioni që duhet transmetuar.

MODULI 20 – PLANI I EMERGJENCËS DHE MENAXHIMI I KRIZAVE

Objekti kryesor i trajnimit të sigurisë për planin e emergjencës dhe menaxhimin e krizave është të sigurojë që të gjitha palët e përfshira në zbatimin e masave parandaluese të sigurisë në aeroport kanë të qarta parimet e sigurisë së aviacionit dhe njohin procedurat në rast situatash emergjence, si dhe njohin zinxhirin e komunikimit gjatë situatave të tilla. Kursi duhet të zgjasë minimalisht tetë orë dhe të pasohet nga një praktikë në tavolinë ose reale, në terren. Trajnimi periodik duhet të kryhet çdo dy vjet.

Trajnimi duhet të përfshijë aktivitetet e mëposhtme:

- Të kuptuarit e kërcënimeve të fundit kundrejt industrisë së Aviacionit Civil;
 - Të kuptuarit e karakteristikave të agresorëve dhe situatave të krizave;
 - Menaxhimi i situatave të krizave, komandimi dhe kontrolli i krizave;
 - Përgatitja e ushtrimeve testuese periodike;
- Elementet e mëposhtme duhet të diskutohen gjatë trajnimit:
- Kërcënimet e fundit ndaj Aviacionit Civil;
 - Rrëmbimi i avionit;
 - Sabotazh ndaj avionit;
 - Sabotazh ndaj aeroportit;
 - Terrorizëm në aeroport dhe ambientet e aviacionit;
 - Karakteristikat e individëve/grupeve që ndërmarrin sulme ndaj Aviacionit Civil;
 - Individët/grupet terroriste;
 - Karakteristikat e përgjithshme të situatave të krizave;
 - Parimet bazë të menaxhimit të krizave;
 - Negociatat për lirimin e pengjeve;
 - Struktura e komandës;
 - Komanda e incidentit;
 - Fazat e ndryshme të krizave;
 - Strategjitë e përgjithshme që duhen ndjekur në çdo fazë;
 - Kufizimi;



- Izolimi;
- Përgatitja;
- Parimet që ndiqen në dhënien e komandave dhe kontrollin e krizave;
- Elementet kryesor të planit të menaxhimit të krizave;
- Pse është i nevojshëm një PMK-së (plani i menaxhimit të krizave);
- Cilët janë elementet kyç të PMK-së;
- Hapat për të zhvilluar një PMK;
- Pas përfundimit të PMK-së, rëndësia e ruajtjes dhe rishikimit periodik të tij;
- Komandat e ndryshme dhe qendrat e nevojshme të kontrollit;
- NCCC;
- ICC;
- FCP;
- Planifikimi dhe zbatimi i ushtrimeve periodike të menaxhimit të krizave në aeroport;
- Objektivat dhe qëllimet e ushtrimeve;
- Planifikimi i ushtrimeve;
- Instruksionet e ushtrimeve;
- Organizimi;
- Realizimi i ushtrimit;
- Vlerësimi.

6. Rekordet e trajnimeve

Rekordet e trajnimeve duhet të ruhen për të gjithë personat e trajnuar gjatë gjithë kohës së kontratës së tyre. Vlerësimi dhe rezultatet e testimit mund të mbahen konfidenciale.

Rekordet e certifikimit dhe aprovimit duhet të ruhen për të gjithë personat e certifikuar ose miratuar, të paktën për kohëzgjatjen e kontratave të tyre.

AAC-ja duhet të mbajë rekorde të trajnimeve periodike të inspektorëve kombëtarë dhe instruktorëve të sigurisë.

Trajnimet e kryera të sigurisë të përfituara nga një person në përputhje me kërkesat ndërkombëtare, mund të merren në konsideratë në mënyrë reciproke.

URDHËR

Nr. 5, datë 16.1.2023

PËR DELEGIM KOMPETENCE

Në mbështetje të neneve 28 dhe 29, të ligjit nr. 44/2015, “Kodi i Procedurave Administrative i Republikës së Shqipërisë”,

Faqe | 756

URDHËROJ:

1. Delegimin e kompetencave z. Besmir Gjokutaj, zëvendësdyrëtor i përgjithshëm i Agjencisë për Media dhe Informim, për të gjitha procedurat që lejon ligji, për aq sa është e mundur dhe në përputhje me legjislacionin në fuqi.

2. Kompetencat e deleguara do të ushtrohen për periudhën nga data 16.1.2023 deri në datën 31.12.2023.

3. Për zbatimin e këtij urdhri ngarkohet z. Besmir Gjokutaj, zëvendësdyrëtor i përgjithshëm i Agjencisë për Media dhe Informim.

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

DREJTOR I PËRGJITHSHËM
Endri Fuga

VENDIM

Nr. 2, datë 16.1.2023

PËR ZGJEDHJEN E ZNJ. HOLTA ZAÇAJ ANËTARE E GJYKATËS KUSHTETUESE

Mbledhja e Posaçme e Gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë, e përbërë nga gjyqtarët:

Sokol Sadushi	zëvendëskryetar;
Artur Kalaja	anëtar;
Ilir Panda	anëtar;
Ervin Pupe	anëtar;
Sokol Binaj	anëtar;
Albana Boksi	anëtare;
Sandër Simoni	anëtar;
Asim Vokshi	anëtar;
Medi Bici	anëtar;
Arbena Ahmeti	anëtare;
Gentian Medja	Anëtar;
Darjel Sina	anëtar;
Sokol Ngresi	anëtar;
Margarita Buhali	anëtare;
Enton Dhimitri	anëtar;

në mbledhjen e datës 16.1.2023, e cila kishte në rend të ditës zhvillimin e procedurës për zgjedhjen e anëtarit të Gjykatës Kushtetuese, që është në emërtësë të Gjykatës së Lartë,



VËREN:

1. Sipas nenit 125 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, Gjykata e Lartë është një nga organet që zgjedh 3 (tre) anëtarë të Gjykatës Kushtetuese.

2. Mbi bazën e njoftimit të Gjykatës Kushtetuese për krijimin e një vendi vakant, për shkak të përfundimit të mandatit të gjyqtarës Vitore Tusha, që sipas formulës së përcaktuar në Kushtetutë është në emërtesën e Gjykatës së Lartë, më datë 16.1.2017, zëvendëskryetari i Gjykatës së Lartë shpalli thirrjen e shprehjes së interesit për të kandiduar në këtë pozicion. Për shkak të mosplotësimit të numrit të nevojshëm të kandidaturave, referuar edhe njoftimit të Këshillit të Emërimeve në Drejtësi, është vendosur rishpallja e thirrjes nga Gjykata e Lartë në datën 19.4.2019, datë 3.6.2021 dhe datë 31.1.2022.

3. Pas rishpalljes së thirrjeve në datat e mësipërme, lista e kandidatëve që aplikuan për këtë vend vakant, së bashku me dokumentacionin shoqërues, i është përcjellë Këshillit të Emërimeve në Drejtësi, organ që ka në kompetencë kryerjen e verifikimit të kushteve dhe të kriterëve ligjore, pikëzimin dhe renditjen e kandidatëve.

4. Për arsye të skualifikimit apo dorëheqjes së një pjese të kandidatëve dhe numrit të kufizuar të tyre, Këshilli i Emërimeve në Drejtësi ka vlerësuar t'i drejtohet disa herë Gjykatës së Lartë. Pas rishpalljes së thirrjes për katër herë radhazi, me shkresën nr. 612, datë 19.10.2022, kryetari i Këshillit të Emërimeve në Drejtësi i është drejtuar përsëri Gjykatës së Lartë për të vlerësuar rishpalljen e thirrjes për këtë vend vakant, për shkak se kishin mbetur në garë vetëm dy kandidatë.

5. Zëvendëskryetari i Gjykatës së Lartë më datë 28.10.2022, ka rishpallur thirrjen për plotësimin e vendit vakant të gjyqtarës Vitore Tusha. Në përfundim të afatit 30-ditor për pranimin e kërkesave, pranë Gjykatës së Lartë, zëvendëskryetari i Gjykatës së Lartë, me shkresën nr. 6574, datë 5.12.2022, njoftoi Këshillin e Emërimeve në Drejtësi se nuk u paraqit asnjë kërkesë e re për plotësimin e kësaj vakance, ndërsa dy kandidaturat ekzistuese, konkretisht znj. Elsa Miha dhe znj. Holta Zaçaj, rikonfirmuan qëndrimin për të vijuar kandidimin për këtë vend vakant.

6. Në kushte të tilla, Këshilli i Emërimeve në Drejtësi vendosi të vijojë me procedurat e vlerësimit dhe renditjes së këtyre dy kandidatëve

dhe me shkresën nr. 677, datë 30.12.2022, i përcolli Gjykatës së Lartë listën e renditjes së kandidatëve, së bashku me raportin dhe dokumentacionin përkatës. Në listën e përcjellë, kandidatja Holta Zaçaj është renditur e para me 84.72 pikë, kurse kandidatja Elsa Miha është renditur e dyta me 82.22 pikë.

7. Me vendimin nr. 1, datë 5.1.2023, zëvendëskryetari i Gjykatës së Lartë vendosi thirrjen e Mbledhjes së Posaçme të gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë më datë 16.1.2023, për zgjedhjen e anëtarit të Gjykatës Kushtetuese.

8. Mbi bazën e vendimit nr. 1, datë 24.2.2022, “Rregullorja e Mbledhjes së Posaçme të Gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë për zgjedhjen e anëtarit të Gjykatës Kushtetuese”, si dhe referuar listës së kandidatëve dhe renditjes së tyre, të përcjellë nga Këshilli i Emërimeve në Drejtësi, zëvendëskryetari i Gjykatës së Lartë, me urdhrin nr. 8, datë 5.1.2023, miratoi fletën tip të votimit për zgjedhjen e anëtarit të Gjykatës Kushtetuese. Fleta e votimit përmbante listën me kandidatët Holta Zaçaj dhe Elsa Miha, sipas renditjes së përcaktuar nga Këshilli i Emërimeve në Drejtësi.

9. Në datën 16.1.2023, u zhvillua Mbledhja e Posaçme e Gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë, ku morën pjesë të gjithë gjyqtarët e Gjykatës së Lartë (15 gjyqtarë), duke plotësuar kuorumin e nevojshëm për vlefshmërinë e mbledhjes dhe realizimin e procesit të zgjedhjes së anëtarit të Gjykatës Kushtetuese.

10. Në datën 11.1.2023, kandidatja Elsa Miha ka paraqitur pranë Këshillit të Emërimeve në Drejtësi dhe për dijeni edhe Mbledhjes së Posaçme të Gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë një kërkesë me objekt rishikimin e vendimit të Këshillit të Emërimeve në Drejtësi nr. 65, datë 22.12.2022, për vlerësimin e pikëzimit, duke parashtruar si argument kryesor parregullsi të zhvillimit të procesit ligjor nga Këshilli i Emërimeve në Drejtësi, në drejtim të mosdhënies së kohës së mjaftueshme për paraqitjen e dokumenteve e të mosmarrjes në shqyrtim të akteve të dorëzuara prej saj, duke iu referuar për këtë qëllim nenit 144 të Kodit të Procedurave Administrative, që lidhet me rastin e rishikimit të vendimit të një organi publik, kur zbulohen rrethana ose prova të reja me shkresë që kanë rëndësi për çështjen, të cilat nuk dihetin gjatë zhvillimit të procedurës administrative. Gjithashtu, më datë 12.1.2023, kjo candidate ka



paraqitur kërkesë për pezullimin e procesit të zgjedhjes së anëtarit të Gjykatës Kushtetuese, duke parashtruar si argument kryesor se, meqenëse ka paraqitur një kërkesë për rishikim të vendimit të Këshillit të Emërimeve në Drejtësi, atëherë Mbledhja e Posaçme e gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë duhet të pezullohet, derisa Këshilli të shprehet përfundimisht për kërkesën e saj.

11. Mbledhja e Posaçme e gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë konstaton se Këshilli i Emërimeve në Drejtësi, me vendimin nr. 65, datë 22.12.2022, ka përfunduar procedurën e vlerësimit dhe të pikëzimit të kandidatës Elsa Miha për vendin vakant në Gjykatën Kushtetuese dhe se me vendimin nr. 67, datë 22.12.2022, ka miratuar edhe listën përfundimtare të renditjes së kandidatëve për këtë vend vakant. Vendimi është bërë publik në faqen zyrtare të Gjykatës së Lartë dhe u është njoftuar kandidatëve. Rezulton që kandidatja nuk ka paraqitur padi në Gjykatën Administrative të Apelit.

12. Ndërkohë me vendimin nr. 68, datë 29.12.2022, Këshilli i Emërimeve në Drejtësi ka miratuar edhe Raportin Përfundimtar *“Për renditjen e kandidatëve të lejuar për plotësimin e vendit vakant të krijuar në Gjykatën Kushtetuese [...]”*. Edhe ndaj këtij vendimi rezulton të mos jetë paraqitur padi në Gjykatën Administrative të Apelit (GJAA) brenda afateve ligjore.

13. Duke qenë se kjo kandidate nuk ka ushtruar brenda afateve ligjore të drejtën e saj për të kundërshtuar në rrugë gjyqësore vendimarrjen e Këshillit të Emërimeve në Drejtësi, kërkesa e saj nuk u pranua nga Mbledhja e Posaçme e gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë, me arsyetimin se procesi i zgjedhjes së gjyqtarit të Gjykatës Kushtetuese nuk mund të pezullohet nga kërkesat që paraqiten nga kandidatët në garë, përveçse nga një vendim gjyqësor. Procedura kushtetuese që ndjek Mbledhja e Posaçme e Gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë, parashikohet vetëm në nenin 125(1) të Kushtetutës dhe nenin 7/ç të ligjit nr. 8577, datë 10.2.2000, *“Për organizimin dhe funksionimin e Gjykatës Kushtetuese të Republikës së Shqipërisë” (të ndryshuar)*. Sipas këtyre dispozitave funksioni i Mbledhjes së Posaçme të Gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë është vetëm ai i votimit ose jo për listën e kandidatëve të përcjellë nga Këshilli i Emërimeve në Drejtësi dhe jo edhe i zgjedhjes së mosmarrëveshjeve që mund të kenë kandidatët e

tashëm apo të shkuar, me vendimarrjet e KED-së. Mbledhja e Posaçme e Gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë nuk vepron si gjykatë, por si një forum me kompetencën e vetme të votimit të një prej kandidatëve të listës së përcjellë nga KED-ja.

14. Duke e vlerësuar këtë kërkesë si të pabazuar, Mbledhja e Posaçme e gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë që ka kompetencën kushtetuese dhe ligjore vetëm për të zgjedhur anëtarin e Gjykatës Kushtetuese, në përputhje me listën e përcjellë nga Këshilli i Emërimeve në Drejtësi, vijoi me procesin e votimit.

15. Referuar Rregullores së Mbledhjes së Posaçme, procesi i votimit u administrua nga komisioni i posaçëm i votimit, në përbërje të të cilit janë kancelari i Gjykatës së Lartë, kryesekretarja dhe një sekretare gjyqësore.

16. Në përfundim të procesit të votimit, komisioni i votimit, pas numërimit të fletëve të votimit, deklaroi numrin e votave të marra nga kandidatët, nga ku rezultoi se kandidatja Holta Zaçaj mori 6 (gjashtë) vota, kandidatja Elsa Miha mori 6 (gjashtë) vota, ndërsa 3 (tre) vota u shpallën të pavlefshme, për arsye se nuk ishin për asnjërin nga kandidatët.

17. Referuar nenit 7/ç, pika 4, të ligjit nr. 8577, datë 10.2.2000, *“Për organizimin dhe funksionimin e Gjykatës Kushtetuese të Republikës së Shqipërisë”* (i ndryshuar), për zgjedhjen e anëtarit të Gjykatës Kushtetuese, që parashikon se kandidati fitues duhet të sigurojë një shumicë prej 3/5 të votave të gjyqtarëve të pranishëm dhe, në kushtet kur asnjëri prej kandidatëve nuk arriti të sigurojë shumicën e votave të nevojshme, kandidati që është i pari në listën përfundimtare të renditjes së kandidatëve të hartuar nga Këshilli i Emërimeve në Drejtësi, konsiderohet *ipso lege* i zgjedhur në detyrën e anëtarit të Gjykatës Kushtetuese.

PËR KËTO ARSYE,

Në mbështetje të pikës 1, të nenit 125 të Kushtetutës dhe të nenit 7/ç, pika 4, të ligjit nr. 8577, datë 10.2.2000, *“Për organizimin dhe funksionimin e Gjykatës Kushtetuese të Republikës së Shqipërisë”* (të ndryshuar), Mbledhja e Posaçme e Gjyqtarëve të Gjykatës së Lartë



VENDOSI:

1. Zgjedhjen e Znj. Holta Zaçaj anëtare të Gjykatës Kushtetuese me mandat të pjesshëm, deri në kryerjen e ripërtëritjes në vitin 2025.

2. Ky vendim i dërgohet kryetarit të Kuvendit, Presidentit të Republikës dhe kryetarit të Gjykatës Kushtetuese.

3. Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

4. Vendimi botohet në Fletoren Zyrtare si dhe në faqen zyrtare të Gjykatës së Lartë.

Zëvendëskryetar: Sokol Sadushi

Anëtarë: Artur Kalaja, Ilir Panda, Ervin Pupe, Sokol Binaj, Albana Boksi, Sandër Simoni, Asim Vokshi, Medi Bici, Arbena Ahmeti, Gentian Medja, Darjel Sina, Sokol Ngresi, Margarita Buhali, Enton Dhimitri

KËRKESË

Nr. 64/2, datë 13.1.2023

PËR SHPRONËSIM PUBLIK

Agjencia Shtetërore për Shpronësim shpall kërkesën “Për shpronësimin, për interes publik, të pronarëve të pasurive të paluajtshme, pronë private, që preken nga realizimi i projektit “Ndërtimi i linjës 110 kV Elbasan Fibër”.

Subjekti kërkuar i këtij projekti është shoqëria “OST” sh.a.

Me anë të këtij publikimi, kërkojmë të vëmë në dijeni personat e prekur nga ky shpronësim, për interes publik, për pasuritë e paluajtshme, pronë private, të cilat do të kompensohen sipas vlerësimit paraprak të llogaritur, për pasuritë e llojit “arë” bazuar në VKM- në nr. 89, datë 3.2.2016, “Për miratimin e hartës së vlerës së tokës në Republikën e Shqipërisë”.

Personat që preken nga ky projekt, të cilët kanë emrin në tabelën e publikuar dhe personat të cilët preken, por nuk figurojnë në listë, jo më vonë se 15 (pesëmbëdhjetë) ditë nga publikimi në Fletoren Zyrtare, kanë të drejtë të paraqesin pretendimet e tyre, të shoqëruara me dokumentacionin përkatës, si edhe të shprehen nëse janë dakord me të dhënat e publikuara për përfundimin e procedurave të shpronësimit, në shoqërinë “OST” sh.a., si dhe në Agjencinë Shtetërore për Shpronësim.

Vlera totale paraprake e shpronësimit është 558,086 (pesëqind e pesëdhjetë e tetë mijë e tetëdhjetë e gjashtë) lekë.

DREJTOR I PËRGJITHSHËM
Egra Ibrahim

Nr. rendor	Nr. shtyllë	PRONARI			TË DHËNA HIPOTEKORE									VLERËSIMET PËR SHPRONËSIM								SHËNIME:			ADRESA:
		Emri	Atësia	Mbiemri	Fshat ose qytet	Z. kadastrale	Nr. i pasurisë	Lloji i pasurisë	Sipërfaqja totale	"Aer" (m ²)	"Trrall" (m ²)	"Ndërtesë" (m ²)	"AER"			"TRUALL"			VLERA TOTALE (lekë)						
													Sipërfaqja (m ²)	Çmimi (lekë/m ²)	Vlera (lekë)	Sipërfaqja (m ²)	Çmimi (lekë/m ²)	Vlera (lekë)							
		A	B	C	C	C	D	E	F	G	H	I	L	M	N	O	P	Q	R	S	SH	Y	Z		
1	1	Kadri	Ali	Lleshanaku	Bradashesh	1258	70/5	Arë	1888				182	222	40404				40,404				Fshati: Bradashesh, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
2	2	Naze	Shyqyri	Lleshanaku	Bradashesh	1258	69/8	Arë	2132				142	222	31524				31,524			Konfirmua nga ASHK-ja. Saktësuar sipërfaqja në 2132 m ²	Fshati: Bradashesh, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
3	3	Artin	Rashim	Lleshanaku																					
4	4	Azem	Rashim	Lleshanaku																					
5	5	Elca	Rashim	Llapushi	Bradashesh	1258	320	Lumë	99100				57						-			Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Bradashesh, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
6	6	Shpetim			Karakullak	2083	231/8						-						-			Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Bradashesh, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
7	7	Nuk ka informacion																				Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Bradashesh, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
8	8	Sulejman	Sali	Hasfati	Karakullak	2083	231/9	Arë	3515				83	222	18426				18,426			Kjo pasuri kufizohet pasi krijon mbivendosje me pasurinë që kërkon të regjistrojë Aishe Gava. Deri në zgjidhjen e mbivendosjes kufizim. Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Karakullak, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
9	9	Filip	Kostandin	Preni	Bradashesh	1258	241/15	Arë	2430				44.5	222	9879				9,879			Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Bradashesh, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
10	10	Vladimir	Filip	Preni	Bradashesh	1258	241/16	Arë	1220				25.5	222	5661				5,661			Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Bradashesh, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
11	11	Ali	Musa	Gava	Karakullak	2083	239/6	Arë	2463				84.8	222	18826				18,826			Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Karakullak, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
12	12	Sulejman	Ali	Gava	Karakullak	2083	239/8	Arë	3663				2.2	222	488				488			Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Karakullak, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
13	13	Miser	Mexhit	Boshku	Kusarth	2346	239/13	Arë	3000				3.9	222	866				866	00835	24.07.2011	Mbi pasurinë ndodhet objekti i legalizuar me nr. pas: 239/13/2-ND, V 6 I, 253, në emër të Luan Boshku. Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Kusarth, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
14	14	Aspit	Miser	Boshku	Kusarth	2346	239/14	Arë	1100				28.5	222	6327				6,327			Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Kusarth, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
15	15	Xhelal	Mexhit	Haliu	Kusarth	2346	239/15	Arë	2000				37.5	222	8325				8,325			Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Kusarth, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
16	16	Rajmonda	Kurti																			Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Kusarth, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
17	17	Emine	Seit	Ahmadi																		Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Kusarth, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
18	18	Skënder	Zeqir	Ahmadi																		Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Kusarth, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
19	19	Liljana	Zeqir	Balliu																		Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Kusarth, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
20	20	Mexhit	Selim	Likrama	Kusarth	2346	417/8	Arë	1060				28	222	6216				6,216			Konfirmua nga ASHK-ja	Fshati: Kusarth, Nj. A: Bradashesh, Bashkia: Elbasan.		
21	21	Ymer	Osman	Luan	Kusarth	2346	422/1	Arë	72																

[illegible]

*Shënim: Ky dokument është gjeneruar dhe vulosur me anë
të një procedure automatike nga një sistem elektronik
(Qendra e Botimeve Zyrtare)*

	Formati 61x86/8
--	-----------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2023

Adresa: Rr. "Nikolla Jorga", Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006

Çmimi 240 lekë