



REPUBLIKA E SHQIPËRISË



AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL SHQIPTAR

MANUAL UDHËZUES PËR SIGURINË E ZONAVE PUBLIKE

---

ACAA-DAS-GM3-SZP

Lëshimi: 01, Rishikimi 00

Date: 21.03.2024

Miratuar nga:

Maksim Et'hemaj

Drejtor Ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil



**Qëllimisht lënë bosh**

## 0 ADMINISTRIMI

### Tabela e përmbajtjes

0 ADMINISTRIMI .....	3
0.1 Regjistri i Rishikimeve.....	4
0.2 Lista e Miratimeve.....	4
0.3 Tabela e Rishikimit.....	5
0.4 Lista e Shpërndarjes .....	5
0.5 Përkufizime .....	6
0.6 Shkurtime.....	7
1. OBJEKTIVAT DHE ZBATUESHMËRIA.....	8
1.1 Qëllimi .....	8
1.2. Objektivat .....	8
1.3 Baza Ligjore .....	8
2. SIGURIA E ZONAVE PUBLIKE .....	9
2.1 Koordinimi në nivel kombëtar .....	9
2.2 Koordinimi lokal.....	10
3. IDENTIFIKIMI I SKENARËVE TË KËRCËNIMIT .....	10
4. ZONAT PUBLIKE.....	11
5. UDHËZIME PËR MASAT PARANDALUESE/PENGUESE .....	12
5.1 Siguria në projektim.....	12
5.2 Siguria fizike.....	13
5.3 Menaxhimi i flukseve të automjeteve/parkingjeve .....	16
5.4. Paparashikueshmëria.....	18
5.5. Reduktimi i radhëve .....	19
5.6.Kultura e sigurisë, duke përfshirë gatishmërinë e stafit dhe planifikimin e emergjencës.....	19
5.7. Planet e evakuimit të aeroportit .....	21
SHTOJCA 1: Skenarët e detajuar të kërcënimit që duhen marrë në konsideratë .....	22
SHTOJCA 2 – Harta e detajuar e vulnerabiliteteve për zonën përkatëse .....	25

### 0.3 Tabela e Rishikimit

Faqe #	Nr. Lëshimit	Nr. Rishikimit	Data	Rishikuar nga:

### 0.4 Lista e Shpërndarjes

Kontroll #	Personat Përgjegjës	Tipi Dokumentit
<b>Original</b>	SCOS	Në letër
<b>Elektronike</b>	Stafi DAS	Kopje elektronike në DRMS

## 0.5 Përkufizime

**Aeroport** (*Airport*) do të thotë zona e cila është e hapur për operime të transportit ajror tregtar në Shqipëri.

**Aktet e ndërhyrjes së paligjshme** (*Acts of unlawful interference*) janë ato akte ose përpjekje aktesh që si të tilla vënë në rrezik sigurinë në operim (*safety*) të aviacionit civil, por pa u kufizuar në:

- mbajtja e paligjshme e avionit,
- shkatërrim i një avioni në shërbim,
- pengmarrja në bordin e avionit ose në aerodrome,
- hyrja me forcë në bordin e një avioni, tek një aeroport ose në objektet e godinës aeronautike,
- futja në bordin e një avioni ose tek një aeroport i një arme ose pajisje të rrezikshme ose material për qëllime kriminale,
- përdorimi i një avioni në shërbim me qëllim shkaktimin e vdekjes, dëmtime të rënda trupore ose dëmtim të pasurisë ose mjedisit,
- komunikimi i informacionit fals që si i tillë vë në rrezik sigurinë tekno-operacionale të avionit në fluturim ose në tokë, të pasagjerëve, ekuipazhit, personelit të shërbimit në tokë ose publikut në përgjithësi, tek një aeroport ose në objektet e të një godine të aviacionit civil.

**Bagazh i paidentifikuar** (*Unidentified baggage*) Bagazh në një aeroport, me ose pa etiketë, i cili nuk është marr nga ose identifikuar me një pasagjer.

**Diktim i Sjelljes** (*Behaviour Detection*). Aplikimi i teknikave që përfshijnë analizimin e karakteristikave të sjelljes, duke përfshirë por pa u limituar, shenja psikologjike apo të gjestikulacionit, treguese për sjellje anormale, me qëllim identifikimin e personave që mund të përbëjnë kërcënim për aviacionin civil.

**Dobësi** (*Vulnerability*) do të thotë çdo dobësi në zbatimin e masave dhe procedurave të cilat mund të shfrytëzohen për të kryer në një akt të ndërhyrjes së paligjshme.

**Kontrolli i pastërtisë së figurës** (*Background check*) do të thotë një kontroll i identitetit të një personi, dhe eksperiencës së mëparshme, duke përfshirë historikun kriminal, dhe çdo informacion tjetër të lidhur me sigurinë si pjesë e vlerësimit të përshtatshmërisë së individit në përputhje me legjislacionin kombëtar.

**Kontrolli standard i pastërtisë së figurës** (*Standart Background check*) Një kontroll i së kaluar i cili përsëritet çdo 3-vjet, dhe i nënshtrohen personat që kanë akses në zonat e kufizuara të sigurisë, dhe që nuk janë punonjës të sigurisë.

**Kontrolli i rreptë i pastërtisë së figurës** (*Enhanced Background check*) Një kontroll i thelluar i së kaluarës i cili përsëritet çdo vit, dhe i nënshtrohen personeli i sigurisë dhe çdo punonjës tjetër në këtë fushë.

**Kontrolli i sigurisë** (*Security control*). Një mjet me të cilin mund të parandalohet futja e armëve, lëndëve eksplozive ose pajisjeve të tjera të rrezikshme dhe substancat të cilat mund të përdoren për të kryer një akt të ndërhyrjes së paligjshme.

**Kultura e Sigurisë** (*Security Culture*). Një tërësi normash të lidhura me sigurinë, vlerash, sjelljesh dhe supozimesh të pranishme në operimin e përditshëm të një organizate, dhe që pasqyrohen nga sjelljet dhe veprimet e të gjithë entiteteve dhe personelit, brenda organizatës.

**Pjesët kritike të zonave të kufizuara të sigurisë** (*Critical parts of security restricted areas*) do të thotë

së paku ato pjesë të një aeroporti, ku më shumë se 60 persona mbajnë karta identifikimi të aeroportit që u jep hyrje në zonat e kufizuara të sigurisë, tek të cilat pasagjerët e skanuar në nisje kanë hyrje dhe ato pjesë përmes të cilave mund të kalojnë ose ato mund të mbahen bagazhet e skanuara të hambarit, përveç kur ka lidhje me bagazhin e siguruar.

**Terminal** (*Terminal*) do të thotë ndërtesa kryesore ose grupi i ndërtesave ku ndodhin procesimi i pasagjerëve për qëllime tregtare dhe dërgesave dhe regjistrimi për bordin e avionit.

**Zona ajrore** (*Airside*) do të thotë zona e lëvizjeve të një aeroporti, territori pranë dhe ndërtesat, hyrja tek e cila është e kufizuar.

**Zonë e kufizuar e sigurisë** (*Security restricted area*) Ato pjesë të zonës ajrore të cilat janë të identifikuar si zona me risk prioritar, ku përveç kontrollit të hyrjes, janë të aplikueshme dhe kontrole të tjera të sigurisë.

**Zonë e veçuar** (*Demarcated area*) do të thotë një zonë që është ndarë me mjete kontrolli në hyrje si nga zonat e kufizuara të sigurisë ose nëse në vetvete zona e veçuar është një zonë e kufizuar sigurie nga zonat e tjera të sigurisë së kufizuar në një aeroport.

**Zonë publike** (*Landside*) do të thotë ato pjesë të aeroportit, territori aty pranë dhe ndërtesat ose pjesët e të cilave nuk janë zonë ajrore.

## 0.6 Shkurtime

Në këtë manual udhëzues do të përdoren shkurtime e mëposhtme, të cilat do të nënkuptojnë:

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil i Shqipërisë
EC	Komisioni Evropian
RA	Republika e Shqipërisë
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
DE	Drejtor Ekzekutiv
DAS	Drejtoria e Sigurisë në Aviacion
SKRC	Sektori i Kontrollit dhe Ruajtjes së Cilësisë
ECAC	Konferenca Europiane e Aviacionit Civil
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
MIS	Manuali i Inspektorit të Sigurisë

## 1. OBJEKTIVAT DHE ZBATUESHMËRIA

### 1.1 Qëllimi

Siguria e zonave publike (landside security) është tashmë pjesë e standardeve të Aneksit 17 të Organizatës Ndërkombëtare të Sigurisë së Aviacionit Civil. Këto standarde kërkojnë identifikimin e zonave publike dhe koordinimin e masave mes gjithë institucioneve dhe palëve të përfshira, në koordinimin e masave të sigurisë për mbrojtjen e këtyre zonave.

Sulmet e ndodhura në zonat publike në 2016, në aeroportet e Brukselit dhe Stambollit, apo tentativat e vazhdueshme për të synuar këto zona, kanë detyruar shtetet që të hartojnë dhe zbatojnë masa të sigurisë që synojnë minimizimin e rreziqeve ekzistuese.

Qëllimi i këtij manuali udhëzues është të japë udhëzime për operatorët e aeroporteve apo ato entitete që mund të ketë të identifikuar zona publike për:

- Praktikrat më të mira rreth identifikimit të zonave publike;
- Mënyrës më optimale të koordinimit të masave për mbrojtjen e këtyre zonave;
- Praktikrat më të mira për masat e zbatueshme në mbrojtjen e zonave publike

Ky manual udhëzues nuk ka për qëllim të përshkruajë apo detajojë:

- Identifikimin e zonave specifike në çdo aeroport;
- Përshkrimin e masave specifike në çdo aeroport.

### 1.2. Objektivat

Objektivat e këtij manuali janë:

1. Të japë udhëzime dhe praktikrat më të mira që do të orientojnë operatorët në identifikimin dhe zbatimin e masave të zonave publike;
2. Të japë asistencë për mënyrat më efektive të bashkëpunimit dhe shfrytëzimit të burimeve për zbatimin e masave në këto zona.

### 1.3 Baza Ligjore dhe Materialet Referuese

Në këtë manual udhëzues janë konsideruar standardet e Aneksit 17-të të ICAO-s, edicioni 12, amendimi 18, udhëzimet e Dokumentit 8973 të ICAO-s – Manuali i Sigurisë në Aviacion dhe standardet e Dokumentit 30 të ECAC. Ky manual është në përputhje dhe në zbatim të:

- Ligji nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”
- Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 1115, date 24.12.2020 “Për miratimin e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil”, dhe

- Vendim i Këshillit të Ministrave Nr. 821 datë 24.12.2021 për Përcaktimin e Standardeve Bazë për Ruajtjen e Aviacionit Civil nga Aktet e Ndërhyrjes së Paligjshme që Rrezikojnë Aviacionin Civil.

## 2. SIGURIA E ZONAVE PUBLIKE

Termi “siguri publike” përfshin të gjitha masat e marra për të zbutur kërcënimet ndaj zonave publike të aeroporti. Masat përfshijnë:

- Marrja parasysh e sigurisë në çdo fazë të planifikimit dhe projektimit të aeroportit, infrastrukturat dhe asetet kryesore;
- Zbatimi i sigurisë fizike për të parandaluar, penguar, zbuluar dhe vonuar sulmet në tokë dhe për të minimizuar pasojat dhe dëmin që mund të ndodhë në rast suksezi të një sulmi;
- Zbatimi i masave dhe procedurave të sigurisë publike duke marrë parasysh siç duhet faktorët njerëzorë.

### 2.1 Koordinimi në nivel kombëtar

Nëpërmjet masave organizative duhet të sigurohet koordinimi dhe marrja e masave të sigurisë publike si më poshtë:

- Autoritetet kombëtare duhet të kenë aftësi të mjaftueshme për analizën e kërcënimit dhe rrezikut. Për këtë arsye vlerësimi i riskut të sigurisë së zonave publike duhet të jetë gjithnjë subjekt i grupit të punës për vlerësimin kombëtar të riskut, si edhe për operatorët e aeroporteve duhet të konsiderohet si skenar për vlerësimin lokal të riskut.
- Ndarja e informacionit bazuar në nevojën për njohuri: organizata(t) përgjegjëse duhet të ndajnë informacion me palët e interesuara të aeroportit në masën më të madhe të mundshme. Ky informacion duhet t'i jepet personave të duhur, përgjegjës për sigurinë, mundësisht të pajisur më Certifikatë të vlefshme të Sigurimit të Personelit.
- Koordinimi kombëtar në lidhje me sigurinë publike mund të përfshijë aktorë jashtë institucioneve tradicionale të sigurisë së aviacionit. Prandaj, AAC duhet angazhohet me aktorë të tjerë përgjegjës për sigurinë publike në nivel kombëtar për të diskutuar mbivendosjet ose boshllëqet e mundshme si dhe përgjegjësitë përkatëse. Ky diskutim duhet të bëhet bazuar në skenarët e mundshëm të kërcënimit të përcaktuar në vlerësimin kombëtar të riskut.
- Marrëveshjet për koordinimin e masave të sigurisë së aviacionit duhet të diskutohen në forume të ndryshme, për shembull, Komitetin Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil. Më tej, në mënyrë më praktike dhe konkrete, Komiteti i Sigurisë së Aeroporti, duhet të shërbejë si një forum jo vetëm diskutimi, por edhe dakordësimi rreth zonave publike në aeroport dhe koordinimit të masave të marra për to.



## 2.2 Koordinimi lokal

Operatorët e aeroporteve duhet të koordinojnë me autoritetet e tjera kudo që të jetë e mundur brenda kapaciteteve dhe mundësive të tyre. Veprimet e mëposhtme janë të rekomanduara:

- Krijimi i koordinimit të duhur ndërmjet shërbimeve të inteligjencës, aviacionit civil, autoriteteve lokale, aeroportit dhe palët e tjera të interesuara (linja ajrore, mallra, postë, catering, qiramarrës etj.);
- Kryerja e vlerësimeve lokale të riskut, për të adresuar kushtet specifike të aeroportit;
- Kryerja e vlerësimeve të përbashkëta të dobësive (p.sh. vlerësimi i ceneshmërisë ECAC);
- Zbatimi i komunikimit efektiv për të zhvilluar një kulturë sigurie për stafin dhe rritjen e ndërgjegjësimit dhe vigjilencës së publikut.
- Përcaktimi i fushave të përgjegjësive për të gjithë aktorët e përfshirë në sigurinë e zonave publike.
- Përfshirja e dispozitave të sigurisë publike në projektimin dhe kërkesat e planifikimit të aeroportit me kërkesat operacionale, veçanërisht ato masa të përfshira në rastet e paparashikuara procedurat e planifikimit dhe reagimit emergjent.
- Diskutimi lokal mbi kërcënimin specifik bazuar nga informacionet e ardhura në nivel kombëtar. Një koordinim i tillë lokal duhet të përfshijë anëtarë të Komitetit të Sigurisë së Aeroportit dhe/ose homologët përkatës.
- Bazuar në dispozitat përkatëse të PKSAC, identifikimi i zonave publike dhe kufijtë duhet të përfshihen më pas në programet e sigurisë së aeroportit.

## 3. IDENTIFIKIMI I SKENARËVE TË KËRCËNIMIT

Identifikimi i skenarëve të kërcënimit është i rëndësishëm për të ndërmarrë masat e nevojshme për ruajtjen e sigurisë së zonave publike nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme. Skenarët e mëposhtëm duhet të merren në konsideratë si forma të mundshme sulmi ndaj zonave publike:

### Pajisja shpërthyesë e improvizuar nga persona (PBIED)

PBIED-të fshihen dhe shpërthehen ndërsa janë në trupin e një personi (terrorist ose i detyruar ose person i mashtruar) ose në sendet që ata mbajnë, si bagazhet e kabinës. Personi mund të shpërthejë eksplozivin në një vend që ai zgjedh dhe shpesh në vende të mbushura me njerëz për të shkaktuar lëndime dhe dëme maksimale. Pajisja mund të ndryshojë në madhësi nga një jelek vetëvrasës, një çantë shpine e vogël në një valixhe të madhe dhe zakonisht shpërthehet nga një aktivizim i drejtpërdrejtë (piston që siguron një rrymë elektrike në një detonator). Sulmet e Brukselit janë një shembull i kësaj mënyre sulmi.

### Pajisja shpërthyesë e improvizuar nga automjeti (VBIED)

VBIED-të përcillen dhe shpërthehen brenda një automjeti dhe mund të vijnë në forma të ndryshme dhe madhësive. Kërcënimi për tokën është nga një sulm "drive-in" në objektin kyç (p.sh. terminali hyrje ose

përmes gardhit rrethues për të arritur në një objekt, avioni ose aeroporti) ose duke qenë parkuar afër një objekti kyç. VBIED ose mund të jetë pjesë e një sulmi vetëvrasës ose mund të jetë shpërthyer nga një kohëmatës ose nga distanca.

#### Automjeti si armë (VAAW)

Ky është një lloj i modifikuar i sulmit "drive-in" që përdor vetë automjetin si një armë për të shkaktuar viktima masive.

#### Sulm i drejtpërdrejtë duke përdorur armë

Armët (si armët, ashtu edhe thikat) mund të përdoren në sulme të stilit plaçkitës ku armët përdoren për të sulmuar pa dallim. Në varësi të llojit të armës së përdorur përcaktohet nivelin e viktimave.

## 4. ZONAT PUBLIKE

Identifikimi i zonave publike është një ndër hapat e parë dhe kryesorë, për marrjen e masave të sigurisë për mbrojtjen e këtyre zonave. Këto zona ndryshojnë në varësi të vlerësimit të riskut që kryhet në çdo aeroport, dhe në varësi të dakordësisë se cilat zona të përfshihen në zonat publike më rëndësi për t'u mbrojtur. Lista e mëposhtme jep një udhëzim rreth atyre zonave që duhet të konsiderohen për t'u mbrojtur:

- Ndërtesa e terminalit – e jashtme: (përfshirë rrugët e afrimit të automjeteve; terminali/oborr; zona e jashtme e terminalit për këmbësorë; pikat e vendosjes/marrjes; Terminal/hyrje-daljet;
- Ndërtesa e terminalit - e brendshme: pikat e shërbimit të klientit duke përfshirë tavolinat e check-in dhe kioskat, pikat e kontrollit të lëvizjes duke përfshirë kontrollin e sigurisë, mbërritjen dhe bagazhet; zona, korsi dhe vendkalime që formojnë pika të grumbullimit masiv, zona freskuese dhe argëtuese/shikuese publike);
- Stacioni hekurudhor, stacioni i autobusëve, stendat e taksive (afër terminalit të pasagjerëve);
- Ndërtesa e parkut të makinave dhe zona e parkimit (pranë terminalit të pasagjerëve, duke përfshirë bordurën);
- Hoteli i aeroportit (pranë terminalit të pasagjerëve);
- Vendkalime (të mbushura me njerëz) që lidhin objektet e aeroportit;
- Objektet e ngarkesave dhe ngarkesave ekspres;
- Objektet e rregulluara dhe të njohura të furnizuesve;
- Ferma e karburantit/cisternat e karburantit dhe stacioni i shkarkimit të trenave të mallrave;
- Gardhi rrethues dhe portat e hyrjes në zonat ajrore të aeroportit;
- Infrastruktura dhe sistemet kritike;
- Ndërtesat/magazinat e zyrave ku zhvillohen aktivitetet kritike të aeroportit;
- Objektet dhe sistemet e kontrollit të trafikut ajror;
- Kompanitë Ground Handling;
- Objektet e riparimit të automjeteve; dhe
- Hangarët (nëse ndodhen në tokë).

Lista e mësipërme nuk është shteruese dhe lista përfundimtare vendoset në çdo aeroport, në varësi të strukturës, projektimit, nivelit të riskut, masave të aplikueshme etj.

## 5. UDHËZIME PËR MASAT PARANDALUESE/PENGUESE

Pasi është bërë vlerësimi lokal i riskut, janë identifikuar zonat publike dhe janë dakordësuar në bashkëpunim me institucionet dhe operatorët, është e nevojshme që të merren masat e duhura, me qëllim zvogëlimin e dobësive dhe po ashtu pasojave në rast të një akti të ndërhyrjes së paligjshme. Më poshtë jepen udhëzime për praktikën më të mirë të përdorur, që nga planifikimi e deri tek zbatimet e masave të tjera të sigurisë.

### 5.1 Siguria në projektim

Në fazën e projektimit të një aeroporti të ri ose të rinovuar, duhet të merren parasysh aspektet e sigurisë të lidha me godinat në zonat publike, si ndërtesa e terminalit ose të tjera (kritike) e sigurisë së objektit në tokë në mënyrë që të minimizohet pasojat e një sulmi (dhe në veçanti efektet e një ose të shumë shpërthimeve që ndodhin brenda ose jashtë ndërtesave). Duhet të merren parasysh sa vijon:

- Mbrojtje kundër shpërthimit për të parandaluar shembjen e ndërtesës, çatisë ose murit;
- Mbrojtje kundër shpërthimit për të parandaluar dëmtimin e copëzave të xhamit. Kjo mbrojtje kundër shpërthimit mund përfshijë xham të fortë dhe/ose "perde" për të parandaluar fluturimin e copave të xhamit rreth hapësirës së hapur;
- Materialet për zbutjen e zhurmës. Një shpërthim bombë mund të shkaktojë dëme serioze në veshët dhe duhet të përdoren materiale dhe masa për zbutjen e zhurmës për të reduktuar ndikimin;
- Mezaninat dhe/ose nivelet e ballkonit të terminalit që pasqyrojnë operimin e zonave të mbushura me njerëz duhet të shmangen;
- Pajisja dhe mobilimi i terminalit:
  - a) Duhet t'i kushtohet vëmendje materialeve të përdorura për montimin e terminaleve (mobilje, tabela, tavolina regjistrimi etj.) për të reduktuar dëmtimet e mundshme.
  - b) Nuk duhet të ketë vende ose qoshe të fshehura ku terroristët mund të vendosin një IED, për shembull poshtë ose pas ndenjësve dhe kolltukëve;
  - c) Lloji dhe stili i aktiviteteve komerciale duhet të marrë parasysh kërkesat e sigurisë. Departamenti i sigurisë dhe komercialit të aeroportit duhet të diskutojnë mënyrën se si reklamat apo tabelat janë vendosur, për të kufizuar të dëmtimet e mundshme nga shpërthimi i bombës; dhe
  - d) Mbrojtja kundër shpërthimit mund të përfshihet në ndërtimin e mureve dhe strukturave ndarëse, për zvogëlimin e dëmtimeve dhe siguruar mbrojtje nga sulmuesit.
- Ndriçimi brenda/jashtë ndërtesës së terminalit dhe zonave të tjera (p.sh. zona parkimi), duhet kufizuar

zonat e fshehura;

- Instalimi i pistonave dhe strukturave që janë projektuar posaçërisht për të përballuar sulm të drejtpërdrejtë nga një automjet dhe për të parandaluar hyrjen në ndërtesën e terminalit ose objektet kritike;
- Pikat e zbritjes dhe të marrjes duhet të jenë në distancën maksimale të mundshme, në përpjesëtim me lehtësimin e pasagjerëve, për të reduktuar dëmet nga një shpërthim bombë jashtë terminalit. Aty ku është e mundur distanca minimale ndërmjet buzës së rrugës dhe terminalit duhet të jetë 30 metra;
- Parkimet e makinave duhet të vendosen në distancë nga (hyrja e) ndërtesave/terminaleve (shih më poshtë);
- Rrugët duhet të projektohen me kthesa dhe qoshe për aq sa është e mundur për zvogëlimin e shpejtësinë e automjeteve që i afrohen terminalit, për shembull duke pasur kthesa dhe qoshet në mënyrë që të mos lejojnë një automjet të risë shpejtësinë. Menaxhimi i flukseve të mjetet që hyjnë/dalin nga aeroporti: ndarja e trafikut sipas konfigurimeve të ndryshme duke përfshirë mbërritjet/nisjet, automjetet publike/taksitë. Identifikimi i vendndodhjeve të mundshme të pikave të kontrollit të automjeteve;
- Duhet të kërkohet koordinim me autoritetin e planifikimit të qeverisjes vendore kur ndërtesat e reja (p.sh. hotele të reja ose ndërtesa zyra) janë planifikuar në afërsi të aeroporti.

Dispozitat specifike për parkingjet e makinave: rekomandohet të merren parasysh mundësitë e ndarjes së parkimit sipas qëllimit, për shembull:

- a) Parking për punonjësit, makina me qira dhe taksi me koncesion aeroporti;
- b) Parkim afatshkurtër - i destinuar për transport të automjeteve personale dhe furgonave pasagjerë që mbajnë deri në 24 orë
- c) Parkim afatgjatë - i destinuar për vetura të pasagjerëve dhe furgona për pasagjerë transporti, me mbajtje për më shumë se 24 orë - më i largët se parkim afatshkurtër
- d) Parkim për autobusët e udhëtarëve të transportit publik dhe ose për transport të veçantë (guidë që presin grupe turistike), - vendosen në një distancë më të madhe se ajo e parkimit të automjeteve personale
- e) Parkimi për mjetet e rënda të mallrave të vendosur në një distancë më të madhe. Parkimi me më shumë nivele/kate duhet të projektohet në një mënyrë që të mos ketë pamje të drejtpërdrejtë (vija e shikimit) e operacioneve të aeroportit.

## 5.2 Siguria fizike

Rekomandohet të merret parasysh zbatueshmëria e sigurisë fizike sipas masave të mëposhtme. Një shqetësim kryesor është të sigurohet se masat të mund të jenë të qëndrueshme operacionalisht për një kohë të gjatë nëse konsiderohet e nevojshme. Për më tepër, disa masa mund të zbatohen në mënyrë holistike (të tilla si patrullimet fizike, CCTV, Njohja Automatike e Targave (ANPR) dhe sistemi rrethues i zbulimit të ndërhyrësve që formojnë një patrullim të përgjithshëm të strategjisë së mbikëqyrjes).

Disa masa mund të jenë pjesë e një plani përshkallëzimi afatshkurtër, zbatohen vetëm nëse rritet niveli i kërcënimit:

- Ekipet e reagimit të shpejtë: duhet të përdoren ekipe speciale të reagimit të shpejtë të policisë aty ku diktohet kërcënimi; këto do të ishin veçanërisht të rëndësishme për një skenar të grabitësve të armatosur. Ky mund të jetë një ekip i përhershëm ose një ekip i krijuar mbi baza të përkohshme.
- Pikat e kontrollit të automjeteve në rrugët e afrimit: këto mund të përdoren aty ku është shtrirja e rrugës e lejon, por nuk duhet të prishë fluksin e trafikut. Oficerët e zbatimit të ligjit të trajnuar në zbulimin e sjelljes duhet të kontrollojnë pikën e kontrollit. Targë identifikimi/njohja mund të përdoret për të identifikuar automjetet e dyshimta (duhet të jetë një lidhje me bazat e të dhënave të përshtatshme për verifikim të shpejtë). Objektet dhe pajisjet mund të jetë të disponueshëm për të kontrolluar automjetet, bagazhet dhe/ose persona të dyshimtë.
- CCTV: shumica e aeroporteve përdorin kamera CCTV në zonën publike të terminaleve për rrjedhën dhe arsyet e kontrollit të turmës, të cilat priren të përdorin kamera me definicion të ulët. Konsiderata duhet dhënë për të instaluar kamera me definicion të lartë për të ndihmuar në identifikimin e dyshimeve të mundshme sjelljes apo terroristëve dhe si një ndihmë për postimin e punës kriminalistike të incidentit. (Inteligjent) Sistemet CCTV të monitoruara nga Qendra e Kontrollit të Sigurisë (çanta pa mbikëqyrje, sjellja e dyshimtë e një personi) duhet të merret parasysh.
- Biometrika për (aksesin e stafit në) objektet dhe sistemet kritike, dhe si opsion për procesimin e pasagjerëve dhe/ose bagazheve të tyre.

Instalimi i alarmeve shtrënguese të vendosura në mënyrë strategjike në terminal, veçanërisht në zonën publike dhe i lidhur me Qendrën e Koordinimit të Aeroportit (24/7), Qendrën e Kontrollit të Sigurisë dhe monitorohet nga CCTV për verifikim dhe veprim të menjëhershëm.

- Teknika të avancuara të komunikimit. Përdorimi i teknikave të avancuara të mesazheve që mund të informojë stafin dhe pasagjerët për çështjet e sigurisë dhe potencialisht të dërgojë mesazh për nivelin (e lartë) të sigurisë në një aeroport.

Postera në terminale/ndërtesa me mesazhe të tilla si:

- a) "Në Terminal ka patrullime stafi i sigurisë".
- b) "CCTV në operim: nëse ju mund ta shihni këtë, ne mund t'ju shohim".
- c) "Ky aeroport zbaton masa sigurie të dukshme dhe të padukshme".

Përdorimi i mesazheve/ njoftimeve të koduara për stafin për të qenë tepër vigjilent, pa alarmuar pasagjerë.

## 5.2.1 Patrullat

### Qëllimi

Vëzhgimi ose patrullimet e zonave publike janë një masë e sigurisë me qëllim monitorimin e:

- a) kufijve midis zonës publike, zonës ajrore, zonave të kufizuara të sigurisë, pjesëve kritike dhe, sipas rastit, zonave të demarkuara; dhe
- b) zonave të terminalit dhe në afërsi të tij që janë të aksesueshme për publikun, duke përfshirë zonat e parkimit dhe rrugët.

### Frekuenca dhe mjetet

Frekuenca dhe mjetet e ndërmarrjes së mbikëqyrjes dhe patrullimit duhet të bazohen në vlerësimin e rrezikut dhe duhet të miratohen nga AAC.

Ata duhet të marrin parasysh:

- a) madhësinë e aeroportit, duke përfshirë numrin dhe natyrën e operimeve;
- b) planin e aeroportit, topografinë e zonës përreth jashtë gardhit rrethues dhe në veçanti ndërlidhjen ndërmjet zonave të vendosura në aeroport
- c) mundësitë dhe kufizimet e mjeteve të ndërmarrjes së mbikëqyrjes dhe patrullimit;
- d) koha dhe frekuenca duhet të ndryshojnë për të krijuar një masë sigurie të rastësishme të paparashikueshme (shih gjithashtu seksionin 8.3).

Pjesët e vlerësimit të rrezikut që kanë të bëjnë me shpeshhtësinë dhe mjetet e mbikëqyrjes dhe patrullimit të ndërmarrjes duhet, sipas kërkesës, të vihen në dispozicion me shkrim për qëllime të monitorimit të pajtueshmërisë.

### Patrulla në këmbë

Duhet të ketë patrulla në të gjitha zonat përkatëse në tokë, si me uniformë ashtu edhe civilë (të cilët paraqiten si punëtor të aeroportit ose pasagjer/vizitor).

Fushat përkatëse duhet të përcaktohen/identifikohen nga vlerësimi lokal i rrezikut. Zonat e mëposhtme duhet të merren parasysh:

- a) terminalet
- b) pikat e hyrjes në terminal
- c) zona e check-in
- d) zona e mbërritjeve
- e) pikat e kontrollit
- f) lidhje me vlerësimin e MANPAV-ve/ patrullimin e pikave të nxehta.

Patrullat duhet të kryhen sipas kërkesave kombëtare dhe lokale nga:

- a) personeli i sigurisë së aeroportit

- b) oficerët e zbatimit të ligjit

Ndër qëllimet e patrullimit duhet të përmendet:

- a) prania e dukshme e personelit të sigurisë (parandalimi i dukshëm);
- b) gjetja dhe kërkimi i bagazheve të pashoqëruara dhe sendeve të tjera;
- c) zbulimi i sjelljes për kontrolle të mëtejshme.

### **Patrullat e automjeteve**

Duhet të ketë patrulla në të gjitha zonat e përcaktuara si zona publike. Fushat përkatëse duhet të përcaktohen/identifikohen nga vlerësimi lokal i rrezikut. Fushat e mëposhtme duhet të merren parasysh:

- a) perimetri i jashtëm i terminaleve
- b) pikat e kontrollit në SRA / airside
- c) pika e ngritur në perimetrin e jashtëm
- d) lidhjet me vlerësimin e MANPAD-ve / patrullimin e pikave të nxehta

## **5.3 Menaxhimi i flukseve të automjeteve/parkingjeve**

### **A. E Përgjithshme**

Qasja në aeroport dhe infrastruktura rrugore duhet të organizohen në një mënyrë për të minimizuar mundësitë e sulmit VBIED. Kjo mund të arkivohet me ndarjen e flukseve të trafikut, planifikimin dhe menaxhimin e zonave të parkimit, përdorimin e barrierave rrugore, etj.

### **B. Ndarja e flukseve të trafikut**

Fluksi i trafikut të automjeteve drejt ndërtesës së terminalit të pasagjerëve duhet të ndahet nga flukset e pjesëve ose objekteve të tjera në aeroport (CARGO, mirëmbajtje e bazës teknike, magazina, catering, termocentrale dhe instalime, magazinimi i karburantit të aviacionit, etj.) dhe duhet të vendosen korsi për nisjet ose mbërritjet.

### **C. Kategorizimi i automjeteve që lejohen në afërsi të terminalit të pasagjerëve**

Disa kategori automjetesh mund të vërehen në zonat publike ngjitur me терминаlet e aeroportit, duke përfshirë:

- a) Automjetet që i përkasin publikut;
- b) Automjetet e autorizuara për të operuar në aeroport, si automjetet diplomatike, transportet e hoteleve, shërbimet e shoferit;
- c) Mjetet e transportit publik, si taksitë, autobusët dhe trenat; dhe
- d) Automjetet e enteve me bazë në aeroport, duke përfshirë automjetet që shfaqin një fletëhyrje

automjeteve dhe lëvizin ndërmjet zonave tokësore, ajrore dhe zonave të kufizuara të sigurisë.

#### **D. Menaxhimi i fluksit në përputhje me kategorizimin e automjeteve**

Korsia e posaçme e hyrjes, drejtimit dhe emergjencës mund të projektohet për kategoritë e automjeteve nga paragrafi 3, për shembull:

- a) Korsia e drejtimit/ndalimit e destinuar për automjetet e kategorive a), b) dhe c) (korsia 1);
- b) Korsia e drejtimit/ndalimit e destinuar për automjetet e kategorive d) dhe e). Distanca e rekomanduar e aksit qendror të korsisë 2 nga fasada e ndërtesës së terminalit është  $\geq 30\text{m}$ . Distanca mund të zvogëlohet kur kushtet lokale hapësinore dhe organizative të trafikut vendosin kufizime, bazuar në vlerësimin e kushteve fizike lokale (korsi 2);
- c) Korsitë e ndara fizikisht 1&2
- d) Përcaktoni numrin dhe pozicionin e ndalesave të automjeteve dhe kategorive a), b) dhe c).

#### **E. Pengimi i trafikut**

- a)
  - a) Përdorimi i rampave për të ndarë, kontrolluar dhe ndaluar fluksin e trafikut.
  - b) Rrugët duhet të projektohen për të reduktuar shpejtësinë e automjeteve që i afrohen terminalit, për shembull duke pasur kthesa, apo pengesa të shpejtësisë që të mos lejojnë një automjet të rrisë shpejtësinë
  - c) Përdorimi i barrierave të tilla si shtyllat ose strukturat, të projektuara posaçërisht për të përballuar ndikimin e drejtpërdrejtë nga një automjet dhe për të parandaluar hyrjen në ndërtesën e terminalit ose objektet kritike.

#### **F. Kufizimet dhe ndalimi i automjeteve të rënda**

Menaxhimi i flukseve të trafikut mund të përfshijë gjithashtu kufizime për disa lloje automjesh:

- a) Ndalimi i trafikut përpara ndërtesës së terminalit për automjetet e rënda (HGV) me peshë bruto mjeti  $\geq 3500\text{ kg}$  (përfshijë të lejuara me leje të fituar paraprakisht)
- b) Ndalimi i ndalimit dhe parkimit të automjetit të mallrave të rënda (HGV) me peshë bruto mjeti  $\geq 3500\text{ kg}$  në distancë më të vogël se  $100\text{ m}$  nga fasada e ndërtesës së terminalit (përfshijë të lejuara me leje të fituar paraprakisht). Duhet të merret parasysh kufizimi i dërgimit të mallrave në vendet e specifikuar (larg nga terminali) dhe / ose kohët e caktuara të dorëzimit.

#### **G. Mbrojtja e zonave të parkimit**

Pikat e hyrjes në zonat e parkimit duhet të kontrollohen. Mbrojtja dhe kontrolli i zonave të parkimit mund të arrihet me një ose më shumë nga metodat e mëposhtme:

- a) Një sistem vëzhgimi me kamera;
- b) Patrulla;
- c) Ndriçim i duhur
- d) Njohja automatike e targave (ANPR) Kontrolli i aksesit në çati (lidhja me vlerësimin e MANPADs)



- dhe pikat e nxehta)
- e) Masat e përkohshme: masa të shkallëzuara (kontroll të rastësishëm në terminale), në varësi të statusit të kërcënimit

Aty ku ekziston kërcënimi dhe situata e lejon një pikë kontrolli mund të vendoset në një distancë nga hyrja e terminalit për sa kohë që kjo nuk rezulton në një grumbullim të madh ose radhë të njerëzve. Kjo pikë kontrolli mund të përdorë Zbulimin e Gjurmëve të Eksplozivit (ETD), Oficerët e Zbulimit të Sjelljes (BDO) ose Qentë e Zbulimit të Eksplozivëve (EDD) ose teknologji dhe procedura të tjera të thjeshta dhe efektive për të kontrolluar shpejt dhe me efikasitet pasagjerët.

## 5.4. Paparashikueshmëria

### 5.4.1. Të përgjithshme

Çdo ent që zbaton paparashikueshmërinë duhet ta bëjë këtë sipas një kuadri të caktuar. Ky kuadër duhet të përshkruajë metodat e zbatimit, metodat për koordinimin me aktorët e tjerë të aeroportit dhe dokumentacionin për masa të paparashikueshme. Për më tepër, kuadri mund të mbulojë masat e dizajnuara për të adresuar të gjitha aspektet e operacioneve të aeroportit, duke përfshirë sigurinë në zonat tokësore, kontrollin e pasagjerëve, bagazhin e stivës, bagazhin e pranuar në check-in ngarkesave Kargo dhe punonjësve të aeroportit.

### 5.4.2. Mënyra e zbatimit

Masat e paparashikueshme duhet të zbatohen në frekuenca të parregullta, ndryshim në vendndodhje dhe/ose me mjete të ndryshme. Masa të tilla mund të përfshijnë, por nuk kufizohen vetëm në:

- Krijimi i një kulture sigurie për të gjithë palët e interesuara
- Patrulla me prani (dukje) të lartë të personelit të zbatimit të ligjit dhe sigurisë;
- Patrulla të ekipit të qenve për zbulimin e eksplozivëve (EDD)/K9;
- Oficerët e Zbulimit të Sjelljes (këta mund të përdoren jashtë terminalit, në hyrje të terminalit ose brenda terminalit);
- Software për sjellje anormale (në kombinim me CCTV);
- Patrulla me ETD të rastësishme mbi persona ose sende;
- Kontrollë të rastësishme të pasagjerëve dhe bagazheve të tyre; dhe
- Të tjera.

Masat mund të jenë të hapura, të fshehta ose të alternuara. Zgjedhja e këtyre elementeve duhet të bazohet në informacionin e kërcënimit, informacionin e cënueshmërisë, përzgjedhjen e rastësishme dhe efektin e pritshëm parandalues dhe/ose sipas ngjarjeve të veçanta.

### 5.4.3. Përgatitja dhe dokumentimi i paparashikueshmërisë

Masat e paparashikueshme duhet të mbahen në një dokument të veçantë konfidencial dhe t'u

shpërndahen vetëm atyre personave brenda organizatës që janë të përfshirë drejtpërdrejt në zbatimin e tyre. Masat duhet të planifikohen shumë përpara, të paktën pesë ditë përpara zbatimit të tyre aktual. Ato mund të dokumentohen sipas modeleve specifike. Dokumentacioni i masave të zbatuara të paparashikueshmërisë duhet të përfshijë informacion në lidhje me kohëzgjatjen e tyre, koston dhe çdo zbulim.

#### **5.4.4. Koordinimi i paparashikueshmërisë**

Për koordinim me subjektet e tjera, vetëm menaxheri i sigurisë së subjektit tjetër të përfshirë dhe personat me nevojë operacionale për të ditur për zbatimin e masave duhet të informohen për pjesën e masës me të cilën janë përfshirë.

#### **5.5. Reduktimi i radhëve**

Ndryshimi i zakoneve të pasagjerëve: qëllimi është të shikohen metodat për të reduktuar radhët dhe grumbullimet e mëdha të njerëzve në tokën/zonën publike të terminalit dhe zonat ngjitur. Kjo mund të përfshijë procedura të rishikuara për vërtetimin e pasagjerëve për destinacione të caktuara ndërkombëtare ndërsa presin në radhë për check-in.

AAC, operatorët e aeroportit dhe linjat ajrore mund të ndihmojnë në reduktimin e ndjeshëm të radhëve duke rishikuar procedurat e tyre.

Për më tepër, futja e teknologjive inovative përfaqëson një arsye shtesë për të cilën më shumë pasagjerë po ndryshojnë mënyrën e planifikimit dhe përgatitjes së udhëtimit të tyre. Duhet t'i kushtohet vëmendje zgjidhjeve që lejojnë reduktimin e radhëve në çdo pengesë të mundshme (lista e mëposhtme paraqet shembuj):

Rritja e përdorimit të online check-in dhe self-bag drop çon në turma potencialisht të pakta në zonat publike, pasi pasagjerët shkojnë drejtpërdrejt në kontrollin e sigurisë/kontrollet kufitare dhe në zonën ajrore të një aeroporti. Për shkak të ndryshimit të politikave tregtare të linjave ajrore (tarifat për bagazhet e mbajtura), një përqindje më e lartë e pasagjerëve po udhëtojnë me bagazhe kabine vetëm duke reduktuar më tej turmat në tavolinat e check-in. Rritja e shpejtë e përdorimit të dokumenteve të udhëtimit të lexueshëm elektronikisht (EMRTD) që përmbajnë të dhëna biometrike në kufirin e automatizuar të asistuar nga pajisje elektronike. Në proceset e kontrollit rritet lehtësimi, p.sh. redukton kohën e radhës në kontrollin kufitar pa kompromentuar sigurinë.

Operatorët e aeroportit, linjat ajrore mund të marrin në konsideratë përdorimin e mundshëm të check-in offsite dhe drop off të bagazheve të stivës.

#### **5.6. Kultura e sigurisë, duke përfshirë gatishmërinë e stafit dhe planifikimin e emergjencës**

Zhvillimi i një kulture sigurie për stafin është thelbësor për të parandaluar incidentet e sigurisë, për të

zbutur ndikimet e një ngjarjeje dhe për të rikuperuar shpejt më pas.

- a) Trajnimi i ndërgjegjësimit për sigurinë: i gjithë personeli i aeroportit (përfshirë personelin e kateringut dhe shitjes me pakicë) duhet t'i jepet trajnim ndërgjegjësimit për sigurinë. Mesazh për stafin: "Vigjilent, alert por jo i alarmuar"
- b) Angazhimi i komunitetit lokal. Personat që jetojnë dhe punojnë në zonën lokale kanë shumë gjasa të njohin çdo sjellje të pazakontë ose të dyshimtë. Duhet të krijohet një metodë për përcjelljen e informacionit tek një autoritet i duhur për zbatimin e ligjit; procedurat e raportimit; testimi i sistemeve të komunikimit;
- c) Planifikimi i ushtrimeve të emergjencës dhe planit të kontigjencës: Trajnimi i stafit për të reaguar ndaj incidenteve të ndryshme të sigurisë; asistencë ndaj pasagjerëve, krijimin e kordonëve të sigurisë, menaxhimin e situatave. Përditësimi i Programit të Sigurisë së Aeroportit, Planit të Emergjencave të Aeroportit, manualet dhe procedurat që lidhen veçanërisht me evakuimin dhe vazhdimësinë.

Çdo operator aeroporti duhet të krijojë një plan kontingjent të aeroportit që përmban masa të paparashikuara për skenarë të ndryshëm. Çdo operator i aeroportit duhet të përcaktojë masa specifike të emergjencës për të vepruar kundër skenarit të mundshëm të një kërcënimi të pajisjes shpërthyesë ose kërcënimeve të tjera të sigurisë në zonat e saj publike.

Për më tepër, duhet të zhvillohen plane për vazhdimësinë e biznesit duke detajuar masat shtesë të emergjencës (p.sh. identifikimin e vendndodhjeve alternative për nisjet dhe mbërritjet; pajisjet; komunikimet; IT etj) që do të përdoren pas një sulmi të suksesshëm. Duhet të merret parasysh fakti që përgjigja ndaj një incidenti mund të ndryshojë në mënyrë të konsiderueshme (p.sh. përgjigja e zbatimit të ligjit ndaj një sulmi të armatosur plaçkitës mund të përfshijë taktika (dhe mbështetje) mjaft të ndryshme nga skenarët e tjerë të kërcënimit).

Plani i emergjencës së aeroportit duhet të përmbajë ose të jetë koordinuar me Planin e Evakuimit të Aeroportit nëse është e aplikueshme. Ai duhet të marrë parasysh koordinimin me aeroportin dhe shërbimet lokale të urgjencës.

Personeli i operatorit të aeroportit dhe marrës të tjerë të mundshëm të një njoftimi për kërcënimin e pajisjes shpërthyesë ose kërcënim tjetër sigurie duhet të trajnohen për të tentuar të marrin informacion nga telefonuesi, në rast të marrjes së një ose një kërcënim tjetër sigurie. Trajnimi i marrësve të mundshëm të një njoftimi për një kërcënim të pajisjes shpërthyesë duhet të jetë i standardizuar në nivel kombëtar, të paktën. Plani i emergjencës së aeroportit duhet të përmbajë emrin e personit përgjegjës për procedurën, numrin e telefonit të Qendrës së Koordinimit të Kërcënimeve dhe vendndodhjen e Qendrës së Koordinimit. Këto duhet të vendosen sipas sa vijon:

- Personi(at) Përgjegjës për Procedurën duhet të jetë i njohur me procedurën që duhet ndjekur në rast se në zonat publike të aeroportit ndodh një kërcënim i pajisjes shpërthyesë ose një kërcënim tjetër sigurie,

si dhe me Planin e Kontigjencës së Aeroportit (dhe Planin e Evakuimit të Aeroportit);

- Personi përgjegjës për procedurën duhet të jetë i disponueshëm ndërsa aeroporti ose objektet e shërbimit të navigimit ajror janë në funksion;
- Personi përgjegjës për procedurën duhet të caktojë një zëvendësues midis personelit të operatorit të aeroportit, që të veprojë në emër të tij/saj në rast se ai/ajo mungon ose në ndonjë situatë tjetër që e kërkon.
- Duke marrë parasysh funksionimin e aeroportit, personi përgjegjës për procedurën duhet të caktojë vendndodhjen e Qendrës së Koordinimit të Kërcënimeve dhe duhet t'u komunikojë numrin e telefonit subjekteve dhe organeve të interesuara, si Forcat Kombëtare të Zbatimit të Ligjit në aeroport ose aeroportin dhe shërbimet lokale të urgjencës;
- Në mënyrë të ngjashme, personi përgjegjës për procedurën duhet të përcaktojë vendndodhjen e Qendrës së Koordinimit, në një vend larg zonës(ave) të kërcënuara, ku përfaqësuesit e subjekteve të ndryshme të implikuara do të ndodheshin gjatë menaxhimit dhe koordinimit të kërcënimit të mjetit shpërthyes ose kërcënimit tjetër të sigurisë.

### **5.7. Planet e evakuimit të aeroportit**

Planet e evakuimit të aeroportit janë zhvilluar dhe krijuar përpara fillimit të funksionimit të aeroportit për arsye sigurie dhe ato kërkojnë për certifikimin e aeroportit. Këto janë zakonisht pjesë e Planifikimit të Emergjencave të Aerodromit dhe zhvillohen në përputhje me standardet dhe praktikën e rekomanduara (SARPs) të përfshira në Shtojcën 14 të ICAO, Vëllimi I. Seksioni 9.1 "Planifikimi i Emergjencave të Aerodromit" dhe duke marrë në konsideratë burimet dhe kufizimet e aeroportit specifik. Në rast të një kërcënimi të pajisjes shpërthyes ose kërcënimi tjetër sigurie në zonat publike të një aeroporti që kërkon evakuim nga aeroporti, një herë jashtë ndërtesës së terminalit pas planit të evakuimit të specifikuar aeroportit, Forcat Kombëtare të Zbatimit të Ligjit mund të jenë përgjegjëse për organizimin e fluksit për të dalë nga zona në koordinim me aeroportin dhe shërbimet lokale të urgjencës.

## SHTOJCA 1: Skenarët e detajuar të kërcënimit që duhen marrë në konsideratë

### 1. Kërcënimet

Në përgjithësi, kërcënimet ndaj zonave anësore lidhen me:

- PBIED
- VBIED/automjetet si armë (VAAW)
- IED
- Armët (p.sh. armë, thikë dhe armë jo metalike)
- CBRN
- Sabotim
- MANPAD, SAM, RPAS, lazer
- Sulmet kibernetike Kërcënimi specifik është kërcënim i brendshëm.

### Kërcënimet ndaj personave, objekteve, sistemeve dhe/ose avionëve:

#### 1.1. Pajisje shpërthyesë e improvizuar nga personi (PBIED)

- 1.1.1. Mjeti i fshehur në trup (sulm vetëvrasës)
- 1.1.2. Pajisja e fshehur brenda trupit (sulm vetëvrasës)
- 1.1.3. Pajisja e mbajtur nga një person (në një çantë)
- 1.1.4. Pajisja e mbajtur nën presion
- 1.1.5. Pajisja e bartur pa e ditur (nga një mashtrues)

#### 1.2. Mjeti shpërthyes i improvizuar nga automjeti (VBIED)

- 1.2.1. Automjeti me IED i parkuar pranë një zone të mbushur me njerëz
- 1.2.2. Automjeti me një IED që kalon nëpër boshllëqe në barrierën ose portën jo të plotë
- 1.2.3. Automjeti me IED i futur në ndërtesën e terminalit
- 1.2.4. Automjeti me IED i futur në infrastrukturën kritike
- 1.2.5. Automjeti me IED i drejtuar nga një person i autorizuar nën presion
- 1.2.6. Automjeti me IED i drejtuar nga një person i paautorizuar (nën detyrim ose pa detyrim)

#### 1.2 bis. Automjeti si armë

- 1.2.1 bis. Automjeti është futur në një zonë të mbushur me njerëz
- 1.2.2 bis. Automjeti është futur në ndërtesën e terminalit
- 1.2.3 bis. Automjeti i drejtuar në infrastrukturën kritike (p.sh. ATC, terminali, ferma e karburantit)
- 1.2.3 bis. Automjeti që transporton mallra të rrezikshme (karburant, acide, kimikate etj.)

#### 1.3. IED i fshehur u la për shpërthim të mëvonshëm

- 1.3.1. Pajisja e lënë mes njerëzve (duke pritur në radhë, "çantë e pambikëqyrur")
- 1.3.2. Pajisja e lënë e fshehur në vende të mbushura me njerëz (kosha plehrash, qese reklamash, të papërdorura, kioska)
- 1.3.3 Pajisja e lënë e fshehur për manipulimin e turmës (për të rritur efektin e kombinuar sulm, duke krijuar panik ose duke shqetësuar rëndë operimin)

1.4.

1.4. Sulm i drejtpërdrejtë duke përdorur armë

1.4.1. Sulmuesit sulmojnë terminalin me armë

1.4.2. Sulmuesit marrin armët brenda terminalit dhe më pas i përdorin ato (nga mbajtja bagazhet në zonën e marrjes së bagazheve, ose të ofruara nga bashkëpunëtorët)

1.5. Sabotimi i infrastrukturës së aeroportit

1.5.1. Sabotimi (p.sh. IED) i termocentralit, stacionit të transformatorit, kablove (të hapura).

1.5.2. Helmimi i furnizimit me ujë

1.5.3. Shkatërrimi (p.sh. IED) i tuneleve/ kanalizimeve publike të vendosura nën pistë ose terminal

1.5.4. Sabotimi i furnizimit ose ruajtjes së karburantit

1.5.5. Sabotim/shkatërrim i transportit publik pranë aeroportit (stacion treni/metro, autobus stacion, stacion taksie)

1.5.6. Sabotimi/shkatërrimi i objekteve dhe/ose sistemeve të ATC

1.5.7. Sabotim/shkatërrim i zonave të parkimit

1.5.8. Sabotim/shkatërrim i hotelit të aeroportit dhe/ose zonës tregtare jashtë tokës terminal

1.6. Sistemet e avionëve të pilotuar në distancë (RPAS)

1.6.1. RPAS në aeroplan në ajër (me ulje ose ngritje)

1.6.2. RPAS në aeroplan të parkuar ose taksi

1.6.3. RPAS në terminal

1.6.4. RPAS në infrastrukturën kritike

1.6.5. RPAS në një zonë të mbushur me njerëz në platformë (operacione me kosto të ulët)

1.6.6. RPAS në një zonë të mbushur me njerëz në tokë

1.6.7. RPAS në pjesën ajrore për të hedhur armë

1.6.8. RPAS në tokë për të hedhur armë (kontrollimi i hyrjes së terminalit)

1.7. MANPADS, granatë me raketa, armë mbrojtëse

1.7.1. MANPAD/RPG në avionë që mbërrinin ose niseshin

1.7.2. MANPAD/RPG drejt avionëve të parkuar

1.7.3. MANPAD/RPG në infrastrukturë (kritike) (p.sh. ATC, terminal, fermë karburanti)

1.7.4. MANPAD/RPG në një zonë të mbushur me njerëz

1.8. CBRN

1.8.1. Kimikatet (armët) të shpërndara nga IED (përfshirë PBIED dhe VBIED)

1.8.2. Kimikatet shpërndahen përmes sistemit të ajrit të kondicionuar

1.8.3. Agjentët biologjikë të shpërndarë nga IED (përfshirë PBIED dhe VBIED)

1.8.4. Agjentët biologjikë shpërndahen përmes sistemit të ajrit të kondicionuar

1.8.5. Agjentët biologjikë të shpërndarë nëpër sistemin e ujit

1.8.6. Elementet radiologjike të shpërndara nga IED (përfshirë PBIED dhe VBIED)

1.8.7. Elementët aktivë bërthamorë të shpërndarë nga IED (përfshirë PBIED dhe VBIED) NB:

- Agjentët kimikë përfshijnë agjentët mbytës (klori), agjentët blister (mustardë) dhe agjentët e

gjakut (cianid hidrogjeni dhe agjentë nervorë, si dhe sarin ose VX)

- Armët biologjike përfshijnë një mikroorganizëm të tillë si bakteret (antraksi është një shembull), kërpudhat ose një virus (si p.sh. Ijja) dhe toksinat
- Sulmi radiologjik zakonisht përfshin një kombinim të materialit radioaktiv me a shpërthim konvencional

## 1.9. Kërcënimet Kibernetike

1.9.1. Sulmi kibernetik në sistemet e sigurisë IT

1.9.2. Sulmi kibernetik në sistemet e IT të infrastrukturës kritike

1.9.3. Sulmi kibernetik në sistemet e komunikimit

## SHTOJCA 2 – Harta e detajuar e vulnerabiliteteve për zonën përkatëse

Përcaktimi i zonave përkatëse në tokë që duhet të mbrohen, ndryshojnë nga aeroporti në aeroport, për shkak të kufirit të aeroportit, vendndodhjes së objekteve (brenda zonave të kufizuara të sigurisë) dhe topografisë.

Zonat përkatëse përfshijnë (por nuk kufizohen në):

1.1. Ndërtesa e terminalit të pasagjerëve (përfshirë rrugët e afrimit të automjeteve; terrenin e terminalit; zonën e jashtme të këmbësorëve të terminalit; pikat e vendosjes/marrjes; hyrjet dhe daljet e terminalit; terminalët e brendshme: pikat e shërbimit të klientit duke përfshirë tavolinat e kontrollit dhe kioskat, pikat e kontrollit të lëvizjes duke përfshirë kontrollin e sigurisë, zonat e mbërritjes dhe të marrjes së bagazheve, vendkalimet dhe vendkalimet që formojnë pika grumbullimi masiv, zona freskuese dhe argëtuese).

- materiale ndërtimi që nuk janë të qëndrueshme ndaj shpërthimit ose mund të shkaktojnë lëndime në rast shpërthimi
- kat i ndërmjetëm dhe/ose niveli i ballkonit të terminalit, me pamje të përgjithshme të zonave operacionale ose të turmave
- qoshe (të errëta) ose vende të qeta pranë zonave të mbushura me njerëz, ku çanta (me IED ose armë) mund të fshihen lehtësisht
- radhë/zona të mbushura me njerëz
- vende të hapura ku mund të fshihen lehtësisht IED (koshi i plehrave, sporteli i hapur, kutitë fikse, tavolinat e reklamave celulare)
- identifikimi i automjeteve të parkuara pa mbikëqyrje pranë (zonave të mbushura me njerëz të) terminalit
- pikat e hyrjes nga toka në pjesën ajrore (derë, portë, ashensor)
- identifikimi i çantave të pambikëqyrura në zona të mbushura me njerëz
- zona të favorshme për fshehjen e IED-ve, të tilla si dollapët e bagazheve që mund të përbëjnë kërcënim, në varësi të vendndodhjes së tyre
- infrastruktura kyçe e pambrojtur në terminal (rrjeti IT, sistemet operative, furnizimi me energji etj.)
- kuvertën e vizitorëve, veçanërisht nëse sistemet kritike ndodhen në të njëjtën zonë (p.sh. sistemet e ventilimit, ajrit të kondicionuar)
- stacionet e pambrojtura të licencuara të dorëzimit dhe pretendimit të armëve, (kontrollimi i hyrjes së terminalit)

1.2. Stacioni hekurudhor, stacioni i autobusëve, stacionet e taksive (afër terminalit të pasagjerëve).

- Materiale ndërtimi që nuk janë të qëndrueshme ndaj shpërthimit ose mund të shkaktojnë lëndime në rast shpërthimi
- Nivel kati i ndërmjetëm dhe/ose ballkoni i ndërtesës, me pamje të përgjithshme funksionale ose zonave të shumta



- Qoshe ose vende të qeta pranë zonave të mbushura me njerëz, ku çanta (me IED ose armë) mund të fshihen lehtësisht, veçanërisht kur nuk ndriçohen
- Radhë/zona të mbushura me njerëz
- Hapni vende ku mund të fshihen lehtësisht IED (koshi i plehrave, sporteli i shkyçur, kutitë fikse, tavolinat e reklamave të lëvizshme)
- Identifikimi i automjeteve të parkuara pa mbikëqyrje pranë (zonave të mbushura me njerëz) të ndërtesës
- Identifikimi i çantave të pambikëqyrura në zonat e mbushura me njerëz
- Infrastruktura kyçe e pambrojtur në ndërtesë (rrjeti IT, sistemet operative, furnizimi me energji etj.)

### 1.3. Ndërtesat e parkimit dhe zona e parkimit (pranë terminalit të pasagjerëve, duke përfshirë bordurën)

- Qoshe ose vende të qeta, ku çanta (me IED ose armë) mund të fshihen lehtësisht, veçanërisht kur nuk ndriçohen
- Radhë/zona të mbushura me njerëz (bileta, makineri pagese, ashensorë)
- Hapni vende ku mund të fshihen lehtësisht IED (koshi i plehrave, sporteli i shkyçur, kutitë fikse, tavolinat e reklamave të lëvizshme)
- Mjetet e parkuara pranë (zonave të mbushura me njerëz) të ndërtesës
- Pikat e hyrjes së automjeteve

### 1.4. Hoteli i aeroportit (pranë terminalit të pasagjerëve)

- Nivel kati i ndërmjetëm dhe/ose ballkoni i ndërtesës, me pamje të përgjithshme funksionale ose zonave të shumta
- Qoshe ose vende të qeta pranë zonave të mbushura me njerëz, ku çanta (me IED ose armë) mund të fshihen lehtësisht, veçanërisht kur nuk ndriçohen
- Radhë/zona të mbushura me njerëz
- Hapni vende ku mund të fshihen lehtësisht IED (koshi i plehrave, sporteli i shkyçur, kutitë fikse, tavolinat e reklamave të lëvizshme)
- Identifikimi i automjeteve të parkuara pa mbikëqyrje pranë (zonave të mbushura me njerëz) të ndërtesës
- Pikat e hyrjes nga toka në pjesën ajrore (derë, portë, ashensor)
- Identifikimi i çantave të pambikëqyrura në zonat e mbushura me njerëz
- Paraqitja e rrugës: mundësi për të hyrë me një automjet në ndërtesë
- Pikat e hyrjes për mysafirët dhe vizitorët në ndërtesë

### 1.5. Vendkalime (të mbushura me njerëz) që lidhin objektet e aeroportit

- Mundësia e futjes së automjeteve në vendkalim
- Radhë/zona të mbushura me njerëz
- Hapni vende ku mund të fshihen lehtësisht IED (koshi i plehrave, sporteli i shkyçur, tavolinat

e reklamave celulare)

- Identifikimi i automjeteve të parkuara të pambikëqyrura afër (zonave të mbushura me njerëz të vendkalimit
- Identifikimi i çantave të pambikëqyrura në zonat e mbushura me njerëz

#### 1.6. Objektet e ngarkesave dhe ngarkesave ekspres

- Boshllëqe në gardh dhe/ose porta hyrëse
- Qasja e paautorizuar e personave dhe automjeteve në objekt
- Identifikimi i automjeteve të parkuara pa mbikëqyrje pranë objektit
- Identifikimi i paketës/parcelës së pambikëqyrur
- IED të fshehura në paketë/pako të lënë afër objektit

#### 1.7. Ferma e karburantit / bombarduesi i karburantit dhe stacioni i shkarkimit të trenit

- Boshllëqe në gardh dhe/ose porta hyrëse
- Hyrja e paautorizuar e personave dhe automjeteve
- Identifikimi i mjetit të parkuar pa mbikëqyrje pranë objektit
- Identifikimi i paketës së pambikëqyrur
- Hapni vende ku mund të fshihen lehtësisht IED (koshi i plehrave, sporteli i shkyçur, kutitë fikse)
- Paraqitja e rrugës: mundësi për të hyrë me automjet në ndërtesë
- Pjesët kritike të sistemeve të objektit lehtësisht të aksesueshme

#### 1.8. Gardhi rrethues dhe portat e hyrjes në zonat ajrore të aeroportit

- Boshllëqe në gardh dhe/ose porta hyrëse
- Strukturat dhe/ose pemët/bimësia afër gardhit
- Hyrja e paautorizuar e personave dhe automjeteve në avion
- Identifikimi i mjetit të parkuar pa mbikëqyrje pranë gardheve dhe portave
- Identifikimi i paketave të pambikëqyrura
- Hapni vende ku mund të fshihen lehtësisht IED
- Paraqitja e rrugës: mundësia për të vozitur me automjet në gardh dhe portë
- Sabotim/sulm kibernetik ndaj elementeve kritike të sistemit (TI i sigurisë, rrjeti)

#### 1.9. Infrastruktura dhe sistemet kritike

- Akses i pakomplikuar (dhe i pa monitoruar) në infrastrukturë dhe/ose sisteme
- Qasje e paautorizuar në infrastrukturë dhe/ose sisteme
- Mundësia për të fshehur IED në zonë
- Mundësia për të futur automjetin në infrastrukturën dhe/ose sistemet kritike
- Elementet kyçe të pambrojtura të sistemeve (fizike dhe kibernetike)

#### 1.10. Ndërtesat/magazinat e zyrave ku zhvillohen aktivitetet kritike të aeroportit

- Qasje e paautorizuar në objekt
- Mundësia për të fshehur IED në zonë
- Mundësia për t'iu nënshtruar sulmit të armatosur
- Mundësia për të futur mjetin në objekt (sulm)
- Elementet kyçe të pambrojtura të aktiviteteve kritike

#### 1.11. Objektet dhe sistemet e kontrollit të trafikut ajror

- Qasje e paautorizuar në objekt
- Mundësia për të fshehur IED në zonë
- Mundësia për t'iu nënshtruar sulmit të armatosur
- Mundësia për të futur mjetin në objekt (sulm)
- Elementet kyçe të pambrojtura të aktiviteteve kritike (fizike, kibernetike)

#### 1.12. Objektet e kompanisë Ground Handling

- Qasje e paautorizuar në objekt
- Mundësia për të fshehur IED në zonë ose në dërgesat në avion
- Mundësia për të futur mjetin në objekt
- Elementet kyçe të pambrojtura të aktiviteteve kritike (fizike, kibernetike)

#### 1.13. Objektet e riparimit të automjeteve

- Qasje e paautorizuar në objekt
- Mundësia për të fshehur IED në zonë ose në automjete në riparim/mirëmbajtje
- Mundësia për të futur mjetin në objekt (sulm)
- Elementet kyçe të pambrojtura të aktiviteteve kritike (fizike, kibernetike)

#### 1.14. Hangarët

- Qasje e paautorizuar në objekt
- Mundësia e fshehjes së IED-ve në zonë ose në aeroplanë nën mirëmbajtje/riparim
- Mundësia për të futur mjetin në objekt (sulm)
- Elementet kyçe të pambrojtura të aktiviteteve kritike (fizike, kibernetike)