



REPUBLIKA E SHQIPËRISË



AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL SHQIPTAR

MATERIAL UDHËZUES PËR SIGURINË E ZINXHIMIT TË FURNIZIMEVE

ACAA-DAS-GM2-SZF

Lëshimi: 02, Rishikimi00

Date: 04.12.2023

Miratur nga:

Maksim Et'hema

Drejtor Ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil



Qëllimisht lënë bosh

0 ADMINISTRIMI

Tabela e Përmbajtjes

0 ADMINISTRIMI	3
0.1 Regjistri i Rishikimeve	5
0.2 Lista e Miratimeve	5
0.3 Tabela e Rishikimit	6
0.4 Lista e Shpërndarjes	6
0.5 Përkufizime	7
0.6 Shkurtime	8
1. OBJEKTIVAT DHE ZBATUESHMËRIA	9
1.1 Qëllimi	9
1.2 Baza Ligjore	9
2. AGJENTËT E RREGULLT	9
2.1 Miratimi i agjentëve të rregullt	9
2.2 Procedura e aprovimit të agjentëve të rregullt	10
2.3 Kontrollat e sigurisë që zbatohen nga një agjent i rregullt	11
3. DËRGUESIT E NJOHUR	12
3.1 Hyrje	12
3.2 Miratimi i dërguesve të njohur	13
3.3 Organizimi dhe përgjegjësitë	13
3.4 Procedura e rekrutimit të personelit	14
3.5 Siguria Fizike	14
3.6 Prodhimi (Ku është i aplikueshëm)	14
3.7 Magazinimi (Ku është i aplikueshëm)	15
3.8 Dorëzimi (Ku është i aplikueshëm)	15
3.9 Transportimi	15
3.10 Përgjegjësitë e dërguesit	15
4. PROCEDURAT E SIGURISË PËR KARGON DHE POSTËN E DËRGUAR NË BE NGA VENDET E TRETA	16
4.1 Miratimi i operatorëve ajrorë si ACC3	16

4.2 Kontrollat e sigurisë për kargon dhe postën e cila vjen nga një vend i tretë.....	18
4.3 Validimi (emërtimi) i agentëve të rregullt dhe dërguesve të njohur.....	19
4.4 Vlefshmëria e agentëve të rregullt dhe dërguesve të njohur	20
4.5 Mospërputhja dhe ndërprerja e emërimit të ACC3, RA3 dhe KC3	21
4.6 Ndërprerja	24
5. FURNIZIMET NË FLUTURIM	24
5.1 Principet e Përgjithshme	24
5.2 Zbatueshmëria	25
5.3 Masat dhe kontrollat e sigurisë.....	25
5.4 Emërimi i një oficeri të sigurisë.....	26
5.5 Rekrutimi dhe trajnimi i sigurisë	26
5.6 Siguria e Objekteve.....	27
5.7 Kontrollat e sigurisë për furnizimet në fluturim	27
5.7.1 Metodatat e skanimit.....	28
5.7.2 Kontrolli vizual dhe kërkimi manual	29
5.7.3 Skanimi me rreze - X dhe zbulimi i gjurmëve të eksplozivëve.....	29
5.8 Përgatitja dhe transportimi i furnizimeve në avion.....	30
5.8.1 Dërgesat për ofruesit e furnizimeve në fluturim.....	30
5.8.2 Përgatitja dhe ruajtja e sigurt e furnizimeve në fluturim.....	30
5.8.3 Ushqimet e ekuipazhit fluturues	30
5.8.4 Ruajtja e furnizimeve të sigurta në fluturim	30
5.8.5 Kontrolli dhe vulosja e automjeteve, karrocet ushqimore dhe kontenierët që vijnë nga jashtë në zonat e kufizuara të sigurisë	31
5.8.6 Masat e vulosjes	31
5.8.7 Dorëzimi i dyqaneve dhe furnizimeve në fluturim.....	32
5.8.8 Pranimi i furnizimeve nga operatorët e avionëve	32
SHTOJCA 1	34
SHTOJCA 2	36
SHTOJCA 3	37

0.3 Tabela e Rishikimit

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

0.4 Lista e Shpërndarjes

Kontroll #	Personat Përgjegjës	Tipi Dokumentit
Original	SEPO/SSS	Në letër
Elektronike	Stafi DAS	Kopje elektronike në DRMS

0.5 Përkufizime

Për qëllimin e këtij manuali, termit e mëposhtëm nënkuptojnë:

Siguria e aviacionit (aviation security) – mbrojtja e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme. Ky objektiv arrihet me një kombinim të masave dhe burimeve njerëzore dhe materiale.

Ngarkesë e Njohur – një dërgesë për ngarkesë nga një dërgues i njohur ose një agjent i rregullt për të cilin janë aplikuar kontrollet e duhura të sigurisë ose një dërgesë për ngarkesë nga një dërgues i panjohur e cila ka qenë subjekt i kontrolleve të duhura të sigurisë.

Dërgues i Njohur – një dërgues i që nis dërgesën ose postën për llogarinë e tij dhe procedurat e të cilit plotësojnë rregullat e përbashkëta të sigurisë dhe standardeve të mjaftueshme për të lejuar mbartjen e dërgesës ose postës në çdo avion.

Artikuj të Ndaluar – një objekt, pajisje ose substanca të cilat mund të përdoret për kryerjen e një akti të ndërhyrjes së paligjshme kundër aviacionit civil dhe që mund të rrezikojnë sigurinë e avionit dhe pjesëtarëve të tij, ose instalimeve ose publikun dhe që nuk është deklaruar siç duhet dhe është subjekt i ligjeve dhe rregullave të zbatueshme.

Agjent i Rregullt – një agjent, dërgues ngarkese, ose çdo ent tjetër i cili bënë biznes me një operator dhe ofron kontrolle sigurie që janë të pranueshme ose kërkohen nga Autoriteti i duhur (AAC, DAS) në lidhje me ngarkesën, korrierin dhe pakot e shpejta, ose posten.

Skanimi – përdorimi i teknikës ose mjeteve të tjera me qëllim identifikimin dhe/ ose diktimin e armëve, lëndëve plasëse ose substancave të tjera të rrezikshme të cilat mund të përdoren për të kryer një akt të ndërhyrjes së paligjshme

Kontroll i Sigurisë – një mjet me anë të së cilit kryhet diktimi i armëve, lëndëve shpërthyes dhe pajisjeve të tjera të rrezikshme të cilat mund të shfrytëzohen për të kryer një akt të ndërhyrjes së paligjshme mund të parandalohen.

Pajisjet e Sigurisë – pajisjet e një natyre të veçante për përdorim, individual ose pjesë e një sistemi, në parandalimin ose diktimin e akteve të ndërhyrjes së paligjshme për aviacionin civil dhe objekteve të lidhura me të.

Program Sigurie – masat e shkruara që adoptohen për mbrojtjen e aviacionit civil ndërkombëtar nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme.

Zonë e Kufizuar e Sigurisë – zona të brendshme (jo të lejuara për publikun) të cilat janë identifikuar si zona me prioritet rreziku, ku përveçse kontrollit për të hyrë, zbatohen kontrolle të tjera shtesë sigurie. Këto zona duhet normalisht të përfshijnë, ndër të tjera zonën e nisjes së pasagjerëve me avion tregtar, midis pikës së kontrollit me skanim dhe avionit, vendqëndrimin të avionit, zonën e përpunimit të bagazheve, duke përfshirë zonën ku avioni është sjellë për shërbim dhe bagazhet e skanuara dhe ngarkesa është po aty, depot e mallrave, qendrat e postës ajrore, vendin brenda aeroportit për përgatitjen e ushqimeve dhe pijeve për fluturim dhe objektet për pastrimin të avionit.

0.6 Shkurtime

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

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil i Shqipërisë
DAS	Drejtoria e Sigurisë në Aviacion
DE	Drejtor Ekzekutiv
EDS	Sistemi i Zbulimit të Eksplozivëve
OJT	Trajnimi në punë (on job training)
PKSAC	Programi Kombëtar i Sigurisë në Aviacionin Civil
PKTSAC	Programi Kombëtar i Trajnimeve të Sigurisë në Aviacionin Civil
ZKS	Zona e Kufizuar e Sigurisë
UM	Urdhër Ministri
KE	Komisioni Evropian
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave

1. OBJEKTIVAT DHE ZBATUESHMËRIA

1.1 Qëllimi

Kargo dhe posta ajrore, si edhe furnizimet që futen në aeroport, janë pjesë shumë të rëndësishme e masave të aplikueshme të sigurisë. Me qëllim reduktimin e risqeve që vijnë se rezultat i kompleksitetit të ngarkesave dhe aktorëve të shumtë të përfshirë në transportin ajror të tyre, shtetet aplikojnë ato procese që quhen ndryshe edhe si siguria e zinxhirit i furnizimeve. Synimi është që i gjithë procesi i përgatitjes, transportimit, magazinimit, kontrollimit dhe mbrojtjes së kargos, portës apo furnizimeve të bëhet nga entitete të njohura dhe autorizuara për këto procese, në mënyrë që çdo hallkë të sigurojë zbatojë e duhura të sigurisë, me qëllim transportimin e sigurt, por edhe efikas, të kargos, portës dhe furnizimeve.

Qëllimi i këtij materiali është dhënia e udhëzimeve rreth procedurave për entitetet që dëshirojnë të jenë pjesë e zinxhirit të furnizimeve dhe hapat që duhen ndjekur për miratimin e agjentëve të rregullt, dërguesve të njohur dhe furnizuesve në fluturim. Po ashtu, në këtë dokument përshkruhen masat e aplikueshme nga secili entiteti dhe detyrat e përgjegjësitë.

1.2 Baza Ligjore

Ky material udhëzues është hartuar duke pasur parasysh referencat ligjore si më poshtë:

- Vendimi i Këshillit të Ministrave Nr.1115, datë 24.12.2021 për "Miratimin e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil".
- VKM 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 Nr. 163, datë 26.03.2021 për "Përcaktimin e masave të detajuara për zbatimin e standardeve themelore të përbashkëta në fushën e sigurisë së Aviacionit Civil".
- Urdhri i Ministrit Nr. 26, datë 20.10.2010 "Mbi rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil".

2. AGJENTËT E RREGULLT

2.1 Miratimi i agjentëve të rregullt

Agjentët e rregullt miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Miratimi si agjent i rregullt është specifik për çdo vendndodhje. Çdo subjekt që zbaton kontrollet e sigurisë sipas parashikimeve të Kapitullit 6 të PKSAC mund të miratohet si agjent i rregullt. Këtu përfshihen palët e treta që ofrojnë shërbime të logjistikës, përgjegjës për magazinimin e brendshëm dhe shërbimet e transportit, transportuesit ajrorë dhe agjentët dorëzues.

Agjenti i rregullt mund të nënkontrakttojë një ose më shumë nga këto që përmenden më poshtë:

- Cilindo prej kontrolleve të sigurisë referuar në PKSAC të një agjenti tjetër të rregullt;
- Cilindo prej kontrolleve të sigurisë të një subjekti tjetër, nëse kontrollet kryhen në vendndodhjen e vetë agjentit të rregullt ose në një aeroport dhe janë në përputhje me programin e sigurisë së

agjentit të rregullt apo aeroportit;

- Cilindo prej kontrolleve të sigurisë të një subjekti tjetër, nëse kontrollet nuk kryhen në vendndodhjen e agjentit të rregullt ose në aeroport dhe subjekti është certifikuar apo miratuar dhe listuar për ofrimin e këtyre shërbimeve nga Autoriteti i Aviacionit Civil;
- Mbrojtjen dhe transportimin e dërgesave në një transportues që plotëson kërkesat e PKSAC.

2.2 Procedura e aprovimit të agjentëve të rregullt

Aplikanti kërkon miratimin nga Autoriteti i Aviacionit Civil në të cilin përcaktohet edhe vendndodhja që kërkohej miratimit, nëpërmjet një kërkesë zyrtare dhe bashkëlidhur dokumentacioni si më poshtë:

Aplikanti dorëzon programin e sigurisë tek Autoritetin të Aviacionit Civil. Programi përshkruan metodat dhe procedurat që duhet të ndiqen nga agjenti i rregullt për të garantuar pajtueshmërinë me kërkesat e VKM Nr. 821, datë 24.12.2021, si edhe ato të PKSAC. Programi gjithashtu përshkruan mënyrën se si vetë agjenti e monitoron vetë pajtueshmërinë me këto metoda dhe procedura. Programi i sigurisë i operatorit ajror i cili përshkruan metodat dhe procedurat që duhen ndjekur nga ky operator për të përmbushur kërkesat e VKM Nr. 821, duhet të marrë në konsideratë përmbushjen e kërkesave të programit të sigurisë së agjentit të rregullt.

Aplikanti duhet të dorëzojë gjithashtu “Deklaratën e Angazhimeve - Agjenti i Rregullt” të paraqitur në Shtojcën 1 e këtij materiali udhëzues. Kjo deklaratë nënshkruhet nga përfaqësuesi ligjor i aplikantit ose nga personi përgjegjës për sigurinë.

Deklarata e nënshkruar mbahet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Autoriteti i Aviacionit Civil shqyrton programin e sigurisë dhe më pas bën verifikimin në terren të vendndodhjes së përcaktuar, brenda një afati njëmuor nga dita e aplikimit zyrtar, për të vlerësuar nëse aplikanti i përmbush kërkesat e VKM Nr. 821, datë 24.12.2021 dhe akteve zbatuese të saj.

Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil është i kënaqur me informacionet e përfituara, ai lëshon Certifikatën e Agjentit të Rregullt, dhe në vijim siguron që hollësitë e nevojshme të agjentit të regjistron në “Bazën e të dhënave mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimeve” jo më vonë se ditën e punës pasardhëse, pas lëshimit të statusit. Gjatë regjistrimit në bazën e të dhënave, AAC emëron çdo vendndodhje të miratuar me një identifikues alfa numerik në format standard.

Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është i kënaqur me informacionet e përfituara subjekti që kërkon të miratohet si agjent i rregullt njoftohet menjëherë për arsyet.

Agjenti i rregullt nuk konsiderohet i aprovuar deri në momentin kur të dhënat e tij të paraqiten në “Bazën e të dhënave për sigurinë e zinxhirit të furnizimeve”.

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

Agjenti i rregullt rivlerësohet në intervale të rregullta që nuk i tejkalojnë 5 vjet. Kjo përfshin një verifikim në terren me qëllim vlerësimin nëse agjenti i rregullt vepron akoma në përputhje me kërkesat e UM 163,

date 26.03.2021 dhe akteve të tjera zbatuese.

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

Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është më i kënaqur (i sigurt) që agjenti i rregullt përmbush kërkesat e Udhëzimit të Ministrit Nr. 26 datë 20.10.2010 dhe akteve zbatuese të saj, ai anulon statusin e agjentit rregullt për vendndodhjet e përcaktuara.

2.3 Kontrollet e sigurisë që zbatohen nga një agjent i rregullt

Kur pranon një dërgesë, agjenti i rregullt, përcakton nëse subjekti nga i cili është marrë dërgesa është agjent i rregullt, dërgues i njohur, dërgues përgjegjës apo asnjë prej tyre. Agjenti i rregullt ose transportuesi ajror duhet t'i kërkojë personit që sjellë dërgesën të paraqesë një dokument identifikimi si kartë identiteti, pasaportë, leje drejtimi automjeti ose dokument tjetër, i cili përmban fotografi, dhe që është lëshuar ose është njohur nga AAC. Karta ose dokumenti do të përdoret për të përcaktuar identitetin e personit që sjell dërgesat.

Agjenti i rregullt duhet të sigurojë se dërgesat për të cilat nuk janë aplikuar të gjitha kontrollet e kërkuara të sigurisë më parë janë:

- kontrolluar në përputhje me kërkesat e PKSAC; ose
- pranuar për ruajtje nën përgjegjësinë ekskluzive të agjentit të rregullt, si dërgesë e destinuar për transport në një avion;

Pas zbatimit të kontroleve të sigurisë agjenti i rregullt siguron mbrojtjen e kargos dhe postës në përputhje me kërkesat e Urdhrit të Ministrit Nr. 163, datë 26.03.2021.

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

Dokumentacioni i referuar me sipër duhet të jetë në dispozicion për inspektimin nga Autoriteti i Aviacionit Civil në çdo moment para se dërgesa të ngarkohet në avion dhe më pas për kohëzgjatjen e fluturimit ose për 24 orë, cildo të jetë më e gjatë dhe duhet të sigurojë të gjithë informacionet në vijim:

- identifikuesin unik alfa-numerik të agjentit të rregullt të marrë nga AAC;
- një identifikues unik të dërgesës, si p.sh. numrin e faturës së transportit ajror;
- përmbajtja e dërgesës;
- statusin e sigurisë së dërgesës, ku deklarohej:
 - a) 'SPX', që nënkupton e sigurt për avionin e pasagjerëve, avionët vetëm për kargo dhe avionit vetëm për postë, ose
 - b) 'SCO', që nënkupton e sigurt vetëm për avionët vetëm për kargo dhe avionët vetëm për postë, ose
 - c) 'SHR', që nënkupton e sigurt për avionit për pasagjerë, avionët vetëm për kargo dhe avionit vetëm për postë në përputhje me kërkesat e rrezikshmërisë së lartë;

- arsyeja pse është lëshuar statusi i sigurisë, ku thuhet:
 - a) "KC", që do të thotë se është marrë nga dërguesi i njohur;
 - b) "AC", që do të thotë se është marrë nga dërguesi përgjegjës; ose
 - c) "RA", që do të thotë përzgjedhur nga një agjent i rregullt;
- mjetet ose metoda e skanimit të përdorur, si më poshtë:
 - a) kontrolli fizik me dorë (PHS);
 - b) pajisjet me rreze X (XRY);
 - c) pajisjet e Sistemit të Zbulimit të Eksplozivëve (EDS);
 - d) qeni për zbulimin e eksplozivëve (EDD);
 - e) pajisja e Zbulimit të Gjurmëve të Eksplozivit (ETD);
 - f) kontrolli pamor (VCK);
 - g) pajisja për zbulimin e metalit kompakt (CMD);
 - h) çdo metodë tjetër (AOM) në përputhje me pikën 6.2.1.6 të UM nr. 163/2021ku do të specifikohet metoda e përdorur; ose
 - i) përjashtuar (EXT) duke përfshirë arsyet për përjashtimin e dërgesës nga kontrollet e sigurisë;
- emrin e personit i cili i ka dhënë statusin dërgesë e sigurt, ose identifikim tjetër ekuivalent, dhe datën e kohën e lëshimit;
- identifikuesin unik të marrë nga AAC, të çdo agjenti të rregullt, i cili ka pranuar statusin e dhënë të sigurisë të një ngarkese nga një agjent tjetër i rregullt, përfshirë gjatë operacioneve të transferimit.

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

Një agjent i rregullt duhet të sigurojë se stafi i cili zbaton kontrollet e sigurisë, duhet të jetë rekrutuar dhe trajnuar në përputhshmëri me kërkesat e Urdhrit të Ministrit Nr. 163 datë 26.03.2021, dhe stafi me akses në avionë për kargo ose avionë për postë në të cilën janë zbatuar kontrollet e nevojshme të sigurisë, duhet të jetë rekrutuar dhe është subjekt të trajnimit të ndërgjegjësimit të sigurisë në përputhshmëri me kërkesat e Urdhrit të Ministrit Nr.163 datë 26.03.2021.

3. DËRGUESIT E NJOHUR

3.1 Hyrje

Këto udhëzime ndihmojnë për të vlerësuar masat aktuale të sigurisë për dërgues të njohur të përshkruar në Urdhrin e Ministrit Nr. 163, datë 26.03.2021 dhe akteve zbatuese të tij. Kjo do të sigurojë arritjen e kërkesave para organizimit të një vizite zyrtare verifikimi në vendndodhje.

Është e rëndësishme që gjatë procesit të vlerësimit në terren të kërkesave të aplikantit për dërgues të njohur, të bëhet identifikimi i personave të duhur gjatë vizitës verifikuese (p.sh. personat përgjegjës për

sigurinë dhe personat përgjegjës për rekrutimin e personelit). Lista e elementeve për t'u kontrolluar (checklist) do të përdoret për të ruajtur vlerësimet. Pasi është plotësuar, materiali do të përdoret për të vendosur për lëshimin e statusit dhe informacioni i marrë do të trajtohet në formë konfidenciale.

Pyetjet në listën e kontrollit për miratim për dërgues të njohur janë të dy kategorive:

- (1) ato, përgjigjet negative të së cilave nënkuptojnë automatikisht se nuk përfitohet statusi si dërgues i njohur; dhe
- (2) ato të cilat do të përdoren për të krijuar një ide të përgjithshme për dispozitat e sigurisë me qëllim që të arrihet në një përfundim të plotë.

Fushat ku përcaktohet statusi dhe që janë thelbësore për kalimin ose jo të vlerësimit për dërgues të njohur përcaktohen me të zezë. Në qoftë se ka një "dështim" të kërkesave të përcaktuara nga me të zezë, aplikantit i dërgohen detaje rreth arsyeve dhe këshilla mbi rregullimin.

Në qoftë se jeni zotërues i një certifikatë AEO dhe vendndodhja për të cilën po kërkohet statusi i dërguesit të njohur është kontrolluar me sukses nga autoritetet doganore në një kohë jo më herët se 3 vjet para datës së kërimit të statusit të dërguesit të njohur, një përfaqësues ligjor i kompanisë tuaj duhet të plotësojë dhe nënshkruajë Pjesën 1 në lidhje me organizimin dhe përgjegjësitë si dhe deklaratën e angazhimeve të "Validimi i listë-kontrollit për dërguesit e njohur", e cila vihet në dispozicion nga Autoriteti pas aplikimit zyrtar.

Ngarkesa (kargoja) duhet të ketë si origjinë kompaninë tuaj në vendndodhjen e cila do të kontrollohet. Këtu përfshihet prodhimi në vendndodhje dhe veprimet e ngarkimit dhe paketimit ku artikujt nuk identifikohen si ngarkesë (kargo) për transportim ajror derisa përzgjidhen dhe porositen. Ju duhet të përcaktoni kur një dërgesë e një kargo/poste bëhet e identifikueshme si ngarkesë (kargo) për transportim ajror/ postë për transportim ajror dhe të provoni se ju keni marrë masat përkatëse për ta mbrojtur nga ndërhyrjet e pa autorizuar ose dëmtimet. Kjo përfshin detajet rreth prodhimit, paketimit, magazinimit dhe/ose dorëzimit.

3.2 Miratimi i dërguesve të njohur

Dërguesit e njohur miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Miratimi si dërgues i njohur do të bëhet në bazë të vendndodhjes specifike. AAC duhet të bëjë një verifikim në vend në vendndodhjen e specifikuar në urdhrin për vlerësimin nëse aplikanti plotëson kërkesat e legjislacionit. Deklarata e Angazhimit të paraqitur në Shtojcën 2 të këtij materiali udhëzues duhet të nënshkruhet nga përfaqësuesi ligjor i aplikantit ose nga personi përgjegjës për sigurinë në vendndodhje.

Dërguesi i njohur nuk duhet konsideruar si i miratuar në momentin kur hollësitë e tij të jenë listuar në "Bazën e të dhënave të për sigurinë e zinxhimit të furnizimit". Dërguesi i njohur duhet të rivlerësohet në intervale të rregullta që nuk i tejkalojnë 5 vite.

3.3 Organizimi dhe përgjegjësitë

Aplikanti kërkohet të paraqesë detaje mbi organizatën (emri, NIPT, numri i certifikatës AEO dhe data e kontrollimit të fundit të kësaj vendndodhje nga autoritetet doganore, nëse është e aplikueshme), adresa e vendndodhjes e cila duhet verifikuar dhe adresa kryesore e organizatës (nëse është e ndryshme nga e vendndodhjes e cila duhet verifikuar). Data e vizitës së fundit të verifikimit dhe identifikuesi i fundit unik alfa-numerik (nëse është e aplikueshme) janë të kërkuara, si dhe natyra e biznesit, numri i përafërt i

punonjësve në vendndodhje, emri dhe titulli i personit përgjegjës për sigurinë e ngarkesave (kargo) të destinuara për transport ajror/ postës së destinuar për transport ajror dhe detajet e kontaktit.

3.4 Procedura e rekrutimit të personelit

Aplikanti duhet të japë detaje mbi procedurën e rekrutimit për të gjithë personelin (të përhershëm, të përkohshëm ose staf të agjencisë, shoferët) me akses në kargon e identifikueshme të destinuar për transport ajror/postën e identifikueshme të destinuar për transport ajror. Procedura e rekrutimit përfshin një kontroll para-punësimi ose kontroll të pastërtisë së figurës. Vizita e verifikimit të vendndodhjes përfshin një intervistë me personin përgjegjës për rekrutimin e stafit. Ai/Ajo duhet të paraqesë prova (psh formularë rekrutimi) për të provuar procedurat e kompanisë.

Duhet të sigurohet që i gjithë personeli (i përhershëm, i përkohshëm ose personeli i agjencisë, shoferët) me akses në kargon e identifikueshme të destinuar për transport ajror/ postën e identifikueshme të destinuar për transport ajror kanë marrë trajnimin e duhur sipas kërkesave të Programit Kombëtar të Trajnimeve të Sigurisë së Aviacionit Civil. Të dhënat e trajnimit individual duhet të ruhen në dosje. Përveç kësaj, kërkohet që i gjithë personeli përkatës i zbatimit të kontroleve të sigurisë, kanë marrë trajnim ose trajnim të përsëritur.

3.5 Siguria Fizike

Është e domosdoshme të provohet që vendndodhja e kompanisë është e është mbrojtur (p.sh. rrethim fizik ose pengesë) dhe se procedurat përkatëse të kontrollit janë zbatuar. Nëse është e aplikueshme, aplikanti kërkohet të sigurojë detaje mbi sistemet e mundshme të alarmit dhe/ose të CCTV. Është e domosdoshme që aksesit në zonat ku kargo e destinuar për transport ajror/ posta e destinuar për transport ajror përpunohet ose ruhet, të kontrollohet. Të gjitha dyert, dritaret dhe pikat e tjera të hyrjes drejt kargos të destinuar për transport ajror/postës së destinuar për transport ajror duhet të sigurohen ose të jenë subjekt për kontrollin e aksesit.

3.6 Prodhimi (Ku është i aplikueshëm)

Kompania duhet të provojë se aksesit në zonën e prodhimit kontrollohet dhe procesi i prodhimit mbikëqyret. Nëse produkti mund të identifikohet si kargo e destinuar për transport ajror/ postë e destinuar për transport ajror gjatë zhvillimit të prodhimit, atëherë aplikanti duhet të sigurojë se **janë marrë masa për të mbrojtur kargon e destinuar për transport ajror/ postën e destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet në këtë fazë.**

Paketimi (ku është i aplikueshëm)

Aplikanti duhet të demonstroj se aksesit në zonën e paketimit kontrollohet dhe procesi i paketimit mbikëqyret. Nëse produkti mund të identifikohet si kargo për transport ajror/postë për transport ajror gjatë zhvillimit të paketimit, atëherë ju duhet të tregoni se janë marrë masa për të mbrojtur kargos e destinuar për transport ajror/postën e destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e paautorizuara ose dëmtimet në këtë fazë.

Duhet të jepen detaje mbi procesin tuaj të paketimit dhe të tregoni se të gjithë produktet e përfunduara kontrollohen para paketimit. Kërkohet të përshkruhet paketimi i jashtëm të përfunduar dhe të provoni se është i fortë. Gjithashtu ju kërkohet të provoni sesi paketimi i jashtëm i përfunduar është i dukshëm në rast dëmtimi, p.sh. duke përdorur vula të shumta, shiritin e sigurisë, pulla të veçanta ose kuti kartoni të ndrequra me një shirit. Vulat duhet të mbahen në kushte sigurie kur ato nuk janë duke u përdorur dhe kontrollohen problemin e tyre.

3.7 Magazinimi (Ku është i aplikueshëm)

Aplikanti duhet të provojë se aksesin në zonën e magazinimit kontrollohet. Nëse produkti mund të identifikohet si kargo e destinuar për transport ajror/ postë e destinuar për transport ajror gjatë magazinimit, atëherë duhet të tregohet se janë marrë masa për të mbrojtur kargot e destinuara për transport ajror/ postën e destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e pa autorizuar ose dëmtimet në këtë fazë.

Në fund, duhet të provohet se kargo e destinuar për transport ajror/posta e destinuar për transport ajror është kontrolluar parashpërndarjes.

3.8 Dorëzimi (Ku është i aplikueshëm)

Aplikanti duhet të provojë se aksesin në zonën e dorëzimit kontrollohet. Nëse produkti mund të identifikohet si kargo e destinuar për transport ajror/ postë e destinuar për transport ajror gjatë zhvillimit të dorëzimit, atëherë ju duhet të dëshmohet se janë marrë masa për të mbrojtur kargon e destinuara për transport ajror/ postën e destinuar për transport ajror nga ndërhyrjet e pa autorizuar ose dëmtimet në këtë fazë.

3.9 Transportimi

Aplikanti duhet të japë detaje në lidhje me metodën e transportimit të kargos/postës drejt agjentit të rregullt.

Nëse përdoret transporti i kompanisë, duhet të provohet se shoferët janë trajnuar sipas nivelit të kërkuar. Nëse kompania përdor një kontraktues, duhet të sigurohet se a) kargo e destinuar për transport ajror/posta e destinuar për transport ajror është vulosur ose paketuar nga aplikanti për të siguruar se çdo ndërhyrje në dërgesë do të ishte e dukshme dhe b) deklarata e sipërmarrësit të transportit rrugor është nënshkruar nga sipërmarrësi i transportit rrugor.

Nëse dërguesi është përgjegjës për transportimin e kargos të destinuar për transport ajror/postën e destinuar për transport ajror, duhet të tregohet se mënyrat e transportit janë të sigurta, ose duke përdorur vula, nëse është e aplikueshme, ose me ndonjë mënyrë tjetër. Nëse përdoren vula me numër, kërkohet të provohet se aksesin në vula është i kontrolluar dhe numrat janë të regjistruara; nëse përdoren metoda të tjera, duhet të tregohet se çdo ndërhyrje në ngarkesë/postë do të ishte e dukshme dhe/ose ngarkesa dhe posta të mbahet e sigurt. Përveç kësaj, kërkohet të tregohet se ka masa të caktuara për verifikimin e identitetit të shoferëve të automjeteve të cilët mbledhin kargon e destinuar për transport ajror/ postën e destinuar për transport ajror. Ju kërkohet të tregoni se ju siguron se kargo/posta është e sigurt kur largohet nga vendndodhja. Duhet të provohet se kargo e destinuar për transport ajror/ posta e destinuar për transport ajror mbrohet nga ndërhyrjet e pa autorizuar gjatë transportimit.

3.10 Përgjegjësitë e dërguesit

Dërguesi i njohur duhet të deklarojë se ju do të pranojë inspektime të paparalajmëruara nga inspektorë të Autoritetit të Aviacionit Civil me qëllim monitorimin e këtyre standardeve.

Po ashtu, duhet të njoftohet Autoriteti i Aviacionit Civil me detajet përkatëse brenda 10 ditësh pune nëse:

- Përgjegjësia e përgjithshme për sigurinë i përcaktohet kujtdo përveç personit në fjalë;
- Ka ndryshime të tjera në vendndodhje ose procedura të cilat ndikojnë në mënyrë të konsiderueshme në masat e sigurisë;
- Kompania ndalon tregtimin, nuk merret më me kargo të destinuara për transport ajror/ postë të destinuar për transport ajror ose nuk përmbush më kërkesat e legjislacionit përkatës kombëtar;
- Mirëmbahen standardet e sigurisë deri në kontrollin (inspektimin) e ardhshëm dhe/ose vizitën e verifikimit të ardhshëm.

Ju kërkohet të pranoni përgjegjësi të plotë për deklaratën dhe të nënshkruani dokumentin e verifikimit.

Një dërgues i njohur mund të dërgoj dërgesa të cilat nuk janë krijuar nga ai drejt një agjenti të rregullt, nëse:

- ato janë ndarë nga dërgesat të cilat janë krijuar nga ai; dhe
- origjina është e përcaktuar në mënyrë të qartë në dërgesë ose në dokumentacionin shoqërues. Të gjitha këto dërgesa duhet të skanohen para ngarkimit të tyre në avion.

4. PROCEDURAT E SIGURISË PËR KARGON DHE POSTËN E DËRGUAR NË BE NGA VENDET E TRETA

Operatorët ajror që transportojnë kargo dhe postë drejt Bashkimit Evropian dhe që dëshirojnë të përfshihen në databazën e BE-së, si pjesë e sigurisë për zinxhirin e furnizimeve të BE, mund të validohen nga kjo organizatë, në përputhje me procedurat dhe rregullat e caktuara më poshtë. Qëllimi i këtij kapitulli është përshkrimi i procedurave që ndiqen për këto subjekte dhe rregullat e aplikueshme.

4.1 Miratimi i operatorëve ajrorë si ACC3

Çdo operator ajror i cili transporton mallra ose postë nga një aeroport i një vendi të tretë i pa listuar në Bashkëlidhjen 6-Fi ose 6-Fii të UM 163/2021 për transferim, tranzit ose shkarkim në çdo aeroport brenda shtetirjes së VKM Nr. 821, datë 24.12.2021 si dhe Urdhrit të Ministrit Nr. 26, datë 20.10.2010, të përcaktohet si një "Transportues ajror për transport mallrash ose postë i cili vepron drejt Bashkimit Evropian nga një Aeroport i një Vendi të retë" (ACC3) nga autoriteti përkatës i Shtetit Anëtar i cili lëshoi Certifikatën e Operatorit ajror të transportuesit ajror; nga autoriteti përkatës i Shtetit Anëtar, për transportuesit ajror që nuk mbajnë një Certifikatë të Operatorëve Ajror të lëshuar nga një Shtet Anëtar ose nga autoriteti përkatës i Shtetit Anëtar ku transportuesi ajror ka pjesën më të madhe të veprimtarisë në Bashkimin Evropian, ose çdo autoritet përkatës tjetër të Bashkimit Evropian me anë të një marrëveshje me autoritetin përkatës, për transportuesit ajror që nuk mbajnë një Certifikatë të Operatorit Ajror të lëshuar nga një Shtet Anëtar.

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

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

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

Autoriteti përkatës për validimin do t'i vendosë të përcaktuarit si ACC3 një identifikues unik alfa-numerik në standardin format, që identifikon transportuesin ajror dhe aeroportin e vendit të tretë për të cilin transportuesi ajror është përcaktuar të kryejë kargo dhe postë në Bashkimin Evropian.

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

Përcaktimi do të jetë në varësi të kushteve të mëposhtme:

- transportuesi ajror ka një status aktiv ACC3 në vendndodhjen përkatëse të vendit të tretë, ose ka mbajtur një status ACC3, me kusht që të mos ketë skaduar para datës 1 Shkurt 2020;
- transportuesi ajror aplikon për statusin e ri tek autoriteti përkatës siç është identifikuar në pikën 6.8.1.1 të UM 163/2021 ose mbajtja e përgjegjësisë për përcaktimin e skaduar, duke konfirmuar ekzistencën e objektivit përtej përgjegjësisë së transportuesit ajror që pengojnë ose vonojnë përmbushjen e kërkesave të pikës 6.8.2 të UM163/2021;
- transportuesi ajror paraqet programin e tij të sigurisë që është i rëndësishëm dhe i plotë në lidhje me të gjitha pikat e përcaktuara në Shtojcën 6-G, të UM 163/2021 ose konfirmon se programi aktual është ende i azhurnuar;
- transportuesi ajror paraqet një deklaratë të angazhuar ku konfirmon angazhimin për të vazhduar implementimin e plotë dhe zbatimin efektiv të kërkesave të sigurisë për të cilat statusi ACC3 mban aktualisht ose ka skaduar;
- përcaktimi i një transportuesi ajror si ACC3 sipas kësaj pike jepet për një periudhë jo më shumë se gjashtë muaj nga data e skadimit aktual ose të mëparshëm, sipas rastit;
- aplikimi, programi i sigurisë së transportuesit ajror dhe deklarata e angazhimit do të dorëzohen me shkrim ose në format elektronik.

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

Validimi i sigurisë së aviacionit i BE-së për ACC3

Validimi i sigurisë së aviacionit i BE-së në lidhje me operimet e një transportuesi ajror të për kargo duhet të konsistojë në një verifikim të programit të sigurisë së një transportuesi ajror për të siguruar rëndësinë dhe pajtueshmërinë me të gjitha pikët e Bashkëlidhjes 6-G të UM 163/2021 dhe verifikimi i zbatimit të masave të sigurisë së aviacionit në lidhje me operimet përkatëse të kargos duke përdorur listë kontrollin e paraqitur në Bashkëlidhjen 6-C3 të UM 163/2021.

Verifikimi i zbatimit të vlefshmërisë të sigurisë së aviacionit nga BE kryhet në vendndodhje në aeroportin tek i cili transportuesi ajror ka operimet përkatëse me kargon para dhënies së përcaktimit si ACC3 për atë aeroport dhe në qoftë se verifikimi i vlefshmërisë të sigurisë së aviacionit të BE-së përcakton moszbatimin e një ose më shumë objektivave të listuara në bashkëlidhjen 6-C3 të UM Nr.163/2021, autoriteti përkatës nuk do të përcaktoj transportuesin ajror si ACC3 për operimet përkatëse të kargos pa provuar zbatimin e masave nga transportuesi ajror për rregullimin e mangësive të identifikuara.

Gjithashtu, verifikimi i zbatimit të vlefshmërisë të sigurisë së aviacionit nga BE mund të kryhet në një

numër përfaqësish të aeroporteve me operime përkatëse për kargo të një transportuesi ajror para dhënies së përcaktimit si ACC3 për të gjitha aeroportet me operimet përkatëse për kargo të atij transportuesi ajror.

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

Vlefshmëria e sigurisë së aviacionit të BE-së duhet të regjistrohet në një raport validimi të përbërë së paku nga deklarata e angazhimeve siç përcaktohet në Bashkëlidhjen 6-H1 të UM 163/2021, listën e kontrollit të përcaktuar në Bashkëlidhjen 6-C3 të UM 163/2021 dhe një deklaratë nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së siç përcaktohet në Bashkëlidhjen 11-A të UM 163/2021. Validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së duhet të dorëzojë raportin e validimit tek autoriteti përkatës dhe t'i jap një kopje transportuesit ajror të validuar.

4.2 Kontrollat e sigurisë për kargon dhe postën e cila vjen nga një vend i tretë

ACC3 do të sigurojë që e gjithë kargo dhe posta e mbartur për transferim, tranzit ose shkarkim në një aeroport të Bashkimit Evropian të skanohen, përveç nëse kontrollat e nevojshme të sigurisë janë zbatuar ndaj dërgesës nga një agjent i rregullt i sigurisë së aviacionit të BE-së (RA3) dhe dërgesa është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha kur janë zbatuar këto kontrolle sigurisë dhe deri në momentin e ngarkimit; ose kontrollat e nevojshme të sigurisë janë zbatuar ndaj dërgesës nga një dërgues i autorizuar i sigurisë së aviacionit të BE-së (KC3) dhe dërgesa është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha kur janë zbatuar këto kontrolle sigurisë dhe deri në momentin e ngarkimit; ose kontrollat e kërkuara të sigurisë janë zbatuar ndaj dërgesës nga një dërguesi përgjegjës (AC3) nën përgjegjësinë e ACC3 ose të një agjenti të rregullt të sigurisë së aviacionit të BE-së (RA3), dërgesa është mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha kur janë zbatuar këto kontrolle sigurisë dhe deri në momentin e ngarkimit, dhe nuk është transportuar në një aeroplan pasagjerësh; ose dërgesa është e përjashtuar nga skanimi dhe është e mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara nga koha kur ajo u bë kargo ajrore e identifikueshme ose postë ajrore e identifikueshme dhe deri në ngarkim.

Ngarkesat dhe postat e transportuara për në Bashkimin Evropian do të skanohen me një nga mënyrat dhe metodat e renditura në pikën 6.2.1 të UM 163/2021 sipas një standardi të mjaftueshëm për të siguruar në mënyrë të arsyeshme mos praninë e artikujve të ndaluar.

ACC3 do të sigurojë që kargo ose posta në transfert dhe transit të jenë skanuara në përputhje me pikën 6.8.3.2 të UM 163/2021 ose që kontrollat e sigurisë të jenë zbatuar nga ai vet ose nga një subjekt vlerësues i sigurisë së aviacionit i BE në pikën e origjinës (nisjes) ose diku tjetër në zinxhirin e furnizimit dhe që dërgesa të tilla janë mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha që këto kontrolle sigurie janë zbatuar dhe deri në ngarkim; dhe kargo dhe posta me rrezikshmëri të lartë të skanuara në përputhje me pikën 6.7 të UM 163/2021 janë bërë nga ai vet ose nga një subjekt vlerësues i sigurisë së aviacionit i BE në pikën e nisjes ose diku tjetër në zinxhirin e furnizimit, dhe që dërgesa të tilla janë etiketuar SHR dhe se janë mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara që nga koha kur këto kontrolle sigurie janë zbatuar deri në ngarkim.

Kur paraqet dërgesa për të cilat ai ka zbatuar kontrollat e sigurisë tek një tjetër ACC3 ose RA3 tjetër, ACC3-ja, RA3-ja ose KC3-ja duhet të shënojë në dokumentacionin shoqërues identifikuesin alfa-numerik unik të marrë nga autoriteti përkatës i caktuar.

Kur pranon ndonjë dërgesë, një ACC3 ose RA3 do të përcaktojë nëse transportuesi ajror ose subjekti nga i cili merr dërgesat është një tjetër ACC3, RA3 ose KC3, duke verifikuar nëse identifikuesi alfa-numerik unik i subjektit që dërgon dërgesat është shënuar ose jo në dokumentacionin shoqërues; dhe duke konfirmuar se transportuesi ajror ose subjekti që dërgon dërgesën është i listuar si aktiv në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit për aeroportin ose vendin e specifikuar, sipas rastit.

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

Pasi të jenë zbatuar kontrollet e sigurisë të referuara në pikat 6.8.3.1 deri në 6.8.3.5 të UM 163/2021, ACC3 ose Agjenti i rregullt i vlefshëm i sigurisë së aviacionit të BE (RA3) përgjegjës për zbatimin e kontroleve të sigurisë, do të sigurojë që dokumentacioni shoqërues, në formën e një fature ajrore, një dokumentacion postar ekuivalent ose në një deklaratë të veçantë, të siguruar në një format elektronik ose me shkrim, përfshin të paktën informacionin e mëposhtëm:

- a) identifikuesi unik alfa numerik i ACC3;
- b) statusin e sigurisë së dërgesës referuar në pikën (d) të pikës 6.3.2.6 dhe të lëshuar nga ACC3 ose nga agjenti i rregullt i vlefshëm i sigurisë së aviacionit të BE (RA3), sipas rastit;
- c) identifikuesi unik i dërgesës, siç është numri i godinës ose fatura ajrore kryesore, kur është e zbatueshme;
- d) përmbajtja e dërgesës ose treguesi i konsolidimit kur është e zbatueshme;
- e) arsyet për lëshimin e statusit të sigurisë, përfshirë mjetet ose metodën e kontrollit të përdorur ose arsyet për përjashtimin e dërgesës nga kontrolli, duke përdorur standardet e miratuara në Skemën e Deklaratës së Sigurisë së Dërgesës të ICAO-s.

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

Dokumentacioni shoqërues në lidhje me dërgesat e tilla duhet të paktën të jetë në përputhje me Skemën e Deklaratës së Sigurisë së Dërgesës të ICAO-s ose me një skemë alternative që siguron informacionin e kërkuar në një mënyrë ekuivalente.

4.3 Validimi (emërtimi) i agentëve të rregullt dhe dërguesve të njohur

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

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

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

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

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

Përpara emërimit, duhet të konfirmohet kualifikimi për të marrë statusin RA3 ose KC3 në përputhje me pikën 6.8.4.1 të UM 163/2021.

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

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

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

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

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

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

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

Me kërkesë të autoritetit përkatës të miratimit të tyre, validuesit e sigurisë së aviacionit të BE-së do të vënë në dispozicion të dhënat e përmbajtura në Pjesën 1 të listës së kontrollit të përcaktuar në Bashkëlidhjen 6-C2 ose Bashkëlidhjen 6-C4 të UM 163/2022 sipas rastit, për secilin subjekt që kanë emëruar, për të krijuar një listë të konsoliduar të subjekteve të emëtuara nga validuesit e sigurisë së aviacionit të BE-së.

4.4 Vlefshmëria e agjentëve të rregullt dhe dërguesve të njohur

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

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

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

- i një ekzaminim të programit të sigurisë të subjektit që siguron përkatësinë dhe plotësimin e tij në lidhje me operacionet e kryera; dhe
- ii verifikimin në vend të zbatimit të masave të sigurisë së aviacionit në lidhje me operacionet përkatëse të kargos.

Raporti i vlefshmërisë do të konsistojë në, për agentët e rregullt të vendit të tretë, deklaratën e angazhimeve të përcaktuar në bashkëlidhjen 6-H2 të UM Nr.163/2021 dhe listën e kontrollit të përcaktuar në Bashkëlidhjen 6-C2 të UM Nr.163/2021, dhe për dërguesit e njohur të vendit të tretë, deklaratën e angazhimeve të përcaktuar në bashkëlidhjen 6-H3 dhe listën e kontrollit të përcaktuar në bashkëlidhjen 6-C4 të UM Nr.163/2021. Raporti i vlefshmërisë do të përfshijë gjithashtu një deklaratë nga validuesi i sigurisë së aviacionit të BE-së, siç përcaktohet në Bashkëlidhjen 11-A të UM163/2021.

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

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

AAC3 do të mirëmbajë një bazë të dhënash që jep të paktën informacionin e mëposhtëm për secilin agjent të rregullt ose dërgues të njohur që i është nënshtruar validimit të sigurisë së aviacionit të BE-së nga e cila pranon direkt kargon ose postën për transport në Bashkimin Evropian:

- a) të dhënat e kompanisë, duke përfshirë adresën e biznesit në mirëbesim; dhe
- b) natyrën e biznesit, duke përjashtuar informacionin e konfidencial të biznesit; dhe
- c) detajet e kontaktit, duke përfshirë ato të personit (personave) përgjegjës për sigurinë; dhe
- d) numrin e regjistrimit të kompanisë, nëse është e aplikueshme; dhe
- e) kur është e mundur, raporti i validimit; dhe
- f) identifikuesin alfa-numerik unik të atribuar në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit.

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

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

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

4.5 Mospërputhja dhe ndërprerja e emërimit të ACC3, RA3 dhe KC3

Nëse Komisioni ose një autoritet përkatës (AAC) identifikon një mangësi serioze në lidhje me operimet e një ACC3, një RA3 ose një KC3, i cili konsiderohet të ketë një ndikim të rëndësishëm në nivelin e

MATERIAL UDHËZUES

PËR SIGURINË E ZINXHIRT TË FURNIZIMEVE

përgjithshëm të sigurisë së aviacionit në Republikën e Shqipërisë dhe/ose Bashkimin Evropian, ai duhet të:

- a) informojë menjëherë transportuesin ajror ose subjektin përkatës, të kërkojë komente dhe masat e duhura për të korrigjuar mangësinë serioze; dhe
- b) të informojë menjëherë Shtetet e tjera Anëtare dhe Komisionin.

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

- a) gjatë aktiviteteve të monitorimit të pajtueshmërisë;
- b) gjatë ekzaminimit të dokumentacionit duke përfshirë raportin e BE-së për vlerësimin e sigurisë së aviacionit të operatorëve të tjerë që janë pjesë e ofritit të ACC3, RA3 ose KC3;
- c) pas marrjes së informacionit faktik me shkrim nga autoritetet e tjera dhe/ose operatorët në lidhje me aktivitetet e ACC3, RA3 ose KC3 përkatëse, në formën e provave të dokumentuara që tregojnë qartë shkeljet e sigurisë.

Transportuesit ajrorë, operatorët, entitetet ose personat në një vend të tretë, që marrin një njoftim nga zyra doganore e hyrjes së parë që kërkon që një dërgesë të trajtohet si kargo ose postë me risk të lartë (HRCM), duhet:

- a) Implementim, në respekt të shenjave specifike, për sa i përket kontrollit të sigurisë sipas Aneksi 17 të ICAO për Kargon dhe Postën të riskut të lartë dhe programeve kombëtare e lokale.
- b) Të sigurohet se kërkesat e pikës (a) janë plotësuar nga operatori, entiteti apo autoriteti i aprovuar nga institucionet përkatëse në vendet e treta për të vepruar me këto kontrole sigurie. Informacioni nga zyra doganore e hyrjes së parë duhet të mundësohet në rast se kargo është për tu trajtuar apo është trajtuar nga një operator, entitet, apo autoritet për të aplikuar kontrollin e sigurisë. Këto operator, entiteti apo autoritete duhet të sigurojnë implementimin e kontroleve të sigurisë referuar në pikën (a) dhe të konfirmojnë se transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi nga i cili ka ardhur pakoja, janë implementuar kontrollin e sigurisë;
- c) Të konfirmohet nga zyra doganore hyrja e parë për implementim të kontroleve të sigurisë referuar në pikën (a) si dhe rezultati i tyre.

Pikat (a) dhe (b) në paragrafin e parë nuk duhet të aplikohen në rast se kontrollin e sigurisë të kërkuara janë implementuar më parë. Por, duhet të ketë informacion specifik për rrezikun i cili është mundësuar pas implementimit të kontroleve të mëparshme të sigurisë, transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi mund ti kërkojë që të përsëriten kontrollin e sigurisë përmes mjeteve dhe metodave specifike dhe të mundësohet konfirmim sipas përcaktimeve në pikën (c) të paragrafit të parë. Transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi mund të vihet në dijeni për informacionet dhe elementet e nevojshme në mënyrë që të arrihen objektivat e sigurisë.

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

- a) Sigurojë se kargo në pronësi të tij nuk imbarkohet në bord të avionit, ose zbarkohet direkt në rast se kargo është tashmë brenda në bord;
- b) Të mundësojë konfirmimin se i ka përmbushur kërkesën e zyrës doganore të hyrjes së parë në doganën e territorit të Unionit;
- c) Të bashkëpunoj me autoritetet përkatëse të vendeve anëtare të zyrës doganore të hyrjes së parë;
- d) Të informoj autoritetet përkatëse për sigurinë e aviacionit civil të Shtetit ku operatori ajror, transportuesi ajror, entiteti apo personi i cili ka marrë njoftimin ndodhet dhe në vendin e tretë ku

kargo ndodhet aktualisht është ndryshe.

Nëse kargo tashmë është në një transportues ajror tjetër, operator apo entitet në zinxhirin e prodhimit atëherë operatori ajror, entiteti apo personi marrës i njoftimit të mos imbarkimit duhet të informoj urgjent transportuesin ajror, operatorët, entitetet apo personat që do të sigurojnë përputhshmërinë me pikat (a), (c) dhe (d) të sipër përmendura dhe konfirmojnë aplikimin e pikës (b) të përmendur më sipër për operatorin, transportuesin anjor, entitetin apo personin që ka marrë njoftim sipas përcaktimeve të pikës 6.8.7.5 të UM Nr.163/2021.

Nëse avioni është në fluturim me kargon në board për të cilën zyra doganore e hyrjes së parë është njoftuar se kargo nuk duhet të imbarkohet, operator i ajror, entiteti apo personi marrës i njoftimit duhet të informoj direkt:

- a) Autoritetet përkatëse të vendit anëtar me qëllim informimin dhe bashkëpunimin me autoritetet përkatëse të vendeve anëtare të mbikalimit të parë në Union;
- b) Autoriteti përgjegjës i sigurisë për aviacionin civil të vendit të tretë ku transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi marrës i njoftimit ndodhet dhe ku vendi i tretë nga i cili fluturimi është nisur është ndryshe.

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

Transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi i vendit të tretë që merr njoftimin e lëshuar nga zyra doganore e vendit të tretë, implementues i skemave të *Pre-loading Advance Cargo Information*, në përputhje me parimet e vendosura në Organizatën Botërore të Doganave korniza SAFE e Standardeve duhet të sigurojë implementimin e kërkesave të përcaktuara në pikat 6.8.7.3 dhe 6.8.7.4 dhe në pikat 6.8.7.6, 6.8.7.7, 6.8.7.8 të UM 163/2021.

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

- a) Ato janë mbajtur për transit apo transfertë në aeroport të Unionit përpara se të bëjnë një transit apo transfert në një aeroport bazuar në vend të tretë.
- b) Ato janë mbajtur për transit apo transfertë në Union përpara se të kenë kaluar një transit apo transfert tjetër në aeroport bazuar në vend të tretë përmes njoftimit të zyrave doganore.

Për efekt të kërkesave përcaktuar në pikat 6.8.7.6 (c) dhe 6.8.7.8 (a) të UM nr.163/2021 transportuesi ajror, operatori, entiteti apo personi marrës i njoftimit në vendin e tretë duhet të informoj direkt autoritetet përkatëse të vendit anëtar të ndalimit të parë në Union.

Nëse avioni është në fluturim, informacioni duhet të mundësohet autoriteteve përkatëse të vendit anëtar të mbikalimit të parë në Union dhe duhet të sigurojnë implementimin e veprimeve referuar dhe përcaktuar në pikën 6.8.7.9 të UM Nr.163/2021 në koordinim me autoritetet relevante të vendeve anëtare të ndalesës së parë në Union.

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

163/2021 autoriteti, ose

Komisioni duhet të:

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

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

3. Një transportues ajror ose subjekt statusi i të cilit, përkatësisht si ACC3, RA3 ose KC3, është çaktivizuar nuk do të rivendoset ose përfshihet në bazën e të dhënave të Bashkimit Evropian mbi sigurinë e zinxhirit të furnizimit deri në një ri-emërtim të ri mbi sigurinë e aviacionit të BE në përputhje me 6.8.1 ose 6.8.4 të UM 163/2021.

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

4.6 Ndërprerja

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

- a) me kërkesën e ose në marrëveshje me transportuesin ajror ose subjektin; ose
- b) kur ACC3, RA3 ose KC3 nuk ndjekin operacionet përkatëse të kargos dhe nuk reagojnë ndaj një kërkesë për komente ose pengojnë vlerësimin e rrezikut për aviacionin.

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

5.FURNIZIMET NË FLUTURIM

5.1 Principet e Përgjithshme

Furnizimet e destinuara për transport në fluturimet e pasagjerëve mund të shërbejnë si një mjet për të futur sende të ndaluara (të tilla si armë dhe pajisje shpërthyes të improvizuara) në një avion apo në zona të tjera të kufizuara të sigurisë. Prandaj, kontrollet e sigurisë, të cilat mund të përfshijnë skanimin, duhet të zbatohen për të siguruar që furnizimet, duke përfshirë ushqimin dhe materialet që përdoren për pastrimin e dyqaneve dhe furnizimeve, nuk fshehin sende të ndaluara që mund të rrezikojnë sigurinë e udhëtarëve, ekipazhit dhe avionit.

Furnizimet në fluturim që merren në bordin e një avioni për përdorim, konsum ose blerje nga udhëtarët ose ekuipazhi gjatë fluturimit përfshijnë ndër të tjera:

- a) ushqime, paketat dhe çantat e ushqimit dhe pijeve;
- b) artikuj konvencional si gazetat, kufjet, sapunët, furnizimet e tualetit, jastëkët dhe batanijet;
- c) sendet specifike të operatorëve të avionëve, materiale promocionale, dhurata;
- d) sendet e shitura në bord, të tilla si artikujt pa doganë; dhe
- e) çdo send që është identifikuar si furnizim i fluturimit, sepse është menduar të
- f) transportohet / përdoret në bordin e një avioni.

5.2 Zbatueshmëria

Zinxhiri furnizues i mallrave të nevojshme për të përgatitur ushqim, dyqanet dhe furnizimet e destinuara për operatorët e avionit dhe udhëtarët mund të përfshijnë shumë furnizues. Këta furnizues ofrojnë artikuj të ndryshëm për operatorët e avionëve, kompanitë ushqimore dhe pastruese, duke filluar nga produktet ushqimore të papërpunuara si mishi dhe perimet, deri te materialet e paketimit si tabakatë plastike dhe setin e ushqimeve (thika, lugë etj). Masat dhe kontrollet e sigurisë të detajuara në këtë kapitull duhet të zbatohen:

- a) në mjediset ku kryhen konsolidimi i furnizimeve dhe përgatitja e ushqimeve të destinuara për përdorimin në avionë. Objektet e tilla janë zakonisht të drejtuara nga kompanitë e hotelerisë dhe / ose pastrimit dhe janë të vendosura në tokë. Kur gjendet në zonën ajrore, kontrollet e sigurisë, të cilat mund të përfshijnë skanimin, duhet të aplikohen për furnizimet në fluturim kur hyjnë në zonën e kufizuar të sigurisë; dhe
- b) gjatë transportimit të furnizimeve të siguruara përgjatë sigurisë së zinxhirit të furnizimeve deri në hyrjen në zonat e kufizuara të sigurisë (ZKS) dhe duke u ngarkuar në bordin e një avionit.

5.3 Masat dhe kontrollet e sigurisë

Masat dhe kontrollet e sigurisë të përshkruara në këtë kapitull duhet të zbatohen nga ofruesit e furnizimeve në fluturim (ose subjektet që veprojnë në emër të tyre, të cilat mund të përfshijnë agjentë e përpunimit në tokës) ose operatorët e avionëve në mjediset ku furnizimet në fluturim janë duke u konsoliduar për përdorim në avionë, për të parandaluar futjen e armëve, eksplozivëve apo sendeve të tjera të ndaluara në bordin e një avionit.

Ofruesit e furnizimeve në fluturim duhet të zhvillojnë një program sigurie në përputhje me operimet e tyre dhe që është në përputhje me kërkesat kombëtare të përcaktuara në Programin Kombëtar të Sigurisë në Aviacionin Civil (PKSAC) të Shtetit në të cilin do të zhvillohet biznesi. Një program i tillë mund të jetë në një nga dy formate:

- a) një program sigurie të zhvilluar nga ofruesi i furnizimeve në fluturim dhe më pas i miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil; ose
- b) një model programi sigurie i zhvilluar nga AAC për pranimin dhe zbatimin nga ofruesit e furnizimeve në fluturim.

Në program e sigurisë përshkruhen metodat dhe procedurat që do të zbatohen nga furnitori për të siguruar përputhshmërinë me kërkesat e pikës 8.1.5 të UM nr.163/2021. Gjithashtu, programi duhet të

përkrahja mënyrën se si vetë furnitori do të monitorojë për përputhshmërinë me këto metoda dhe procedura. Aplikanti, gjithashtu, duhet të dorëzojë "Deklaratën e angazhimeve - furnitor i rregullt i furnizimeve të fluturimit", të paraqitur në Shtojcën 3 të këtij materiali udhëzues. Kjo deklaratë duhet të nënshkruhet nga përfaqësuesi ligjor i aplikantit ose nga personi përgjegjës për fushën e sigurisë. Deklaratën e nënshkruar e mban Autoriteti i Aviacionit Civil.

Operatorët e avionëve që zbatojnë masat e sigurisë dhe kontrollet për furnizimet në fluturim, përfshirë furnizimet për ushqime, duhet ta bëjnë këtë në përputhje me programet e tyre të sigurisë.

Përgjegjësia për zbatimin e masave dhe kontrolleve të sigurisë për furnizimet në fluturim është detajuar në legjislacionin kombëtar.

5.4 Emërimi i një oficeri të sigurisë

Ofruesit e furnizimeve në fluturim duhet të emërojnë një person përgjegjës për sigurinë, i cili duhet të ketë kaluar me sukses kontrollin e rreptë të pastërtisë së figurës dhe të ketë trajnimet e duhura të sigurisë. Këta persona gjithashtu duhet të jenë përgjegjës për masat e kontrollit të cilësisë dhe për të siguruar që stafi të ketë trajnime të lidhura me sigurinë.

Ofruesit e furnizimeve në fluturim duhet të emërojnë një person përgjegjës për sigurinë në secilën objekt ku furnizimet në fluturim janë të konsoliduara dhe / ose të përgatitura për t'u marrë në bordin e një avioni për përdorim, konsum ose blerje nga udhëtarët ose ekuipazhi gjatë fluturimit.

5.5 Rekrutimi dhe trajnimi i sigurisë

Ofruesit e furnizimeve në fluturim duhet të sigurojnë që përpunimi dhe trajtimi i furnizimeve në fluturim të kryhen nga staf i rekrutuar dhe i trajnuar sipas parashikimeve të PKTSAC.

Të gjithë punonjësit e ofruesve të furnizimeve në fluturim (duke përfshirë punëtorët e nënkontraktuar) me akses në zonat e kufizuara të sigurisë të një aeroporti duhet t'i nënshtrohen kontrolleve të pastërtisë së figurës dhe duhet të kenë një leje të vlefshme të identifikimit të aeroportit.

Personeli i Ofruesit të furnizimeve në fluturim, që ka akses në zonat e kufizuara të sigurisë duhet t'i nënshtrohet trajnimit për ndërgjegjësimin e sigurisë, në mënyrë që ata të kuptojnë përgjegjësitë e tyre lidhur me sigurinë dhe të kenë njohuri adekuate në masat e sigurisë së aviacionit, në objektivat e sigurisë dhe në çështjet që lidhen me to. Ky trajnim duhet të përfundojë para se të lejohet akses i pashoqëruar në dyqane dhe furnizimet në avion.

Stafi i angazhuar në marrjen, përgatitjen, ruajtjen dhe shpërndarjen e furnizimeve në fluturim duhet të trajnohet në përputhje me përgjegjësitë e tyre në zbatimin e masave të sigurisë, në përputhje me Programin Kombëtar të Trajnimit të Sigurisë së Aviacionit Civil (PKTSAC).

Ofruesit e furnizimeve në fluturim duhet të mbajnë rekorde të përshtatshme të punësimit dhe trajnimit për secilin punonjës, duke përfshirë kontrollet e pastërtisë së figurës, nëse është e aplikueshme. Të dhënat e tilla duhet të mbahen gjatë kohëzgjatjes së punësimit me kompaninë, dhe në përputhje me dispozitat e PKTSAC. Ofruesit e furnizimeve në fluturim duhet të sigurojnë që kërkesa të ngjashme të zbatohen nga subjektet e nënkontraktuar për zbatimin e masave të sigurisë në emër të tyre (duke përfshirë edhe

subjektet që ofrojnë punëtorë të përkohshëm).

5.6 Siguria e Objekteve

Ambientet, ose pjesët e tyre, të përdorura për përgatitjen dhe ruajtjen e furnizimeve në fluturim të destinuara dhe të identifikuar për transport në bordin e një avioni duhet të sigurohen në çdo kohë nga aksesimi i paautorizuar. Furnizimet në fluturim që janë skanuar duhet të mbahen në ambiente të mbrojtura, ndarje, dhoma ose ndërtesa që janë të siguruar kundër hyrjes së paautorizuar ose janë bërë të dukshme duke përdorur vulat ose çelësat, ose janë të mbrojtura nga ndërhyrjet për periudhat kur dërgesat ngelen të pambikëqyrura. Një siguri e tillë mund të arrihet duke zbatuar masat dhe procedurat e përshtatshme të aksesit kontrollit, të cilat mund të përfshijnë si më poshtë:

- akses elektronik i kartës identifikuese;
- sistemi i identifikimit të lejes së ofruesit të furnizimeve të aeroportit ose të fluturimit;
- mekanizmat e mbylljes duke përdorur kyç ose sistemin elektronik të hyrjes;
- monitorim i vazhdueshëm fizik ose monitorim me video (p.sh sisteme CCTV) të të gjitha pikave hyrëse në objektet që mbajnë furnizime në fluturim; dhe /ose
- ekzaminim i vazhdueshëm, ose i rastësishëm dhe i paparashikueshëm i stafit.

Përveç kësaj, hapësira të tilla si dritaret, doket e ngarkimit dhe shkarkimit duhet të mbahen të sigurta me pajisje të përshtatshme mbylljeje dhe / ose shufra.

Nëse një ndërtesë e ofruesit të furnizimeve në fluturim ndodhet brenda zonës së kufizuar të sigurisë, të gjitha kërkesat e sigurisë të zonës ajrore duhet të plotësohen. Nëse ndërtesa ndodhet jashtë perimetrit të aeroportit, furnizimet e sigurta duhet të transportohen te avioni në automjete të mbyllura ose vulosura dhe të verifikohen në mënyrën e duhur me hyrjen në zonat e kufizuara të sigurisë (pavarësisht zbatimit të kontrolleve të sigurisë dhe skanimit të automjeteve që hyjnë në zonat e kufizuara të sigurisë.

5.7 Kontrollat e sigurisë për furnizimet në fluturim

Furnizimet në fluturim duhet të kontrollohen menjëherë në hyrje në zonat e kufizuara të sigurisë ose duke u ngarkuar në një avion, përveç nëse ata i nënshtrohen kontrolleve të duhura të sigurisë nga subjektet e miratuara / caktuar nga AAC (si një "furnizues i rregullt" ose një "furnizues i njohur" të furnizimeve në fluturim) në përputhje me kërkesat kombëtare për zinxhirin e furnizimit të sigurt për furnizimet në fluturim dhe të mbrojtur nga ndërhyrjet e paautorizuara nga koha kur është kryer kontrolli i sigurisë deri në dërgimin në avion.

Ndarja fizike, për të përfshirë sistemet e hyrjes së kontrolluar, të furnizimeve të sigurta nga furnizimet që nuk janë skanuar (furnizimet e pasigurta) duhet të zbatohen.

Kur furnizimet në fluturim skanohen menjëherë në hyrje në zonat e kufizuara të sigurisë, ajo duhet të kryhet në përputhje me kërkesat për skanimin e automjeteve dhe furnizimeve të transportuara në zonat e kufizuara të sigurisë sipas PKSAC dhe PSA, dhe duke marrë parasysh llojin dhe madhësinë e furnizimeve.

Kur furnizimet në fluturim kanë origjinën nga një zinxhir i sigurt furnizimi dhe janë të mbrojtura nga aksesimi

i paautorizuar, kontrollet shtesë të sigurisë mund të aplikohen edhe kur hyjnë në zonat e kufizuara të sigurisë të një aeroporti (p.sh., skanim i rastësishëm).

Kontrollet e sigurisë, të cilat mund të përfshijnë skanimin, duhet të aplikohen për furnizimet në fluturim si më poshtë:

- a) nëse ndërtesa ku bëhet konsolidimi (d.m.th., kur furnizimet në fluturim, duke përfshirë ushqimet, po përgatiten për transportin e mëtejshëm në avion) është miratuar / caktuar nga AAC në përputhje me kërkesat kombëtare në zinxhirin e sigurt të furnizimit për furnizimet në fluturim: furnizimet në fluturim duhet të skanohen nëse nuk vijnë nga një zinxhir i sigurt furnizimi dhe janë të mbrojtur nga akseset e paautorizuara. Ndarja fizike, për të përfshirë sistemet e kontrollit të hyrjes, të furnizimeve të sigurta nga furnizimet që nuk janë skanuar (furnizimet e pasigurta) duhet të zbatohen.
- b) nëse objekti konsolidues ndodhet brenda zonës së kufizuar të sigurisë të një aeroporti; furnizimet e pasigurta në fluturim duhet të skanohen menjëherë me hyrjen në zonën e kufizuar të sigurisë (përveç nëse furnizimet në fluturim kanë origjinën nga një zinxhir furnizues i sigurt ose janë shfaqur në një strukturë konsoliduese në përputhje me kërkesat kombëtare për zinxhirin e furnizimit të sigurt për furnizimet në fluturim dhe më pas të mbrohen nga akseset e paautorizuara derisa të dorëzohen në avion). Furnizimet duhet të mbrohen nga akseset e paautorizuara derisa ato të dorëzohen në avion
- c) nëse objekti konsolidues ndodhet jashtë zonave të kufizuara të sigurisë të një aeroporti: furnizimet në fluturim duhet të skanohen menjëherë me hyrjen në ZKS (përveç nëse furnizimet në fluturim kanë origjinën nga një zinxhir furnizues i sigurt ose janë skanuar në objektin konsolidues në përputhje me kërkesat kombëtare në zinxhirin e furnizimit të sigurt për furnizimet në fluturim dhe më pas të mbrojtura nga akseset e paautorizuara derisa ato të dorëzohen në avion).

Kur kontejnerët, kuti, çanta, karroca dhe / ose tabaka të përdorura për të kryer dhe transportuar furnizimet në fluturim tregojnë shenja të ndërhyrjes nga koha që furnizimet janë pranuar në objektet konsoliduese deri në kohën që transportohen dhe ngarkohen në avion, e gjithë përmbajtja duhet t'i nënshtrohet masave të duhura të sigurisë, në përputhje me procedurat e miratuara, për të siguruar që asnjë artikull i ndaluar nuk është futur brenda.

5.7.1 Metodat e skanimit

Skanimi i furnizimeve në fluturim për sendet e ndaluara duhet të bëhet përmes përdorimit të teknologjive ose procedurave të miratuara. Duke pasur parasysh gamën dhe natyrën e gjerë të produkteve dhe mallrave për t'u përdorur nga pasagjerët stafi i avionëve, duhet të përdoren metodat e përshtatshme të kontrollit që marrin parasysh llojin dhe madhësinë e furnizimeve me qëllim zbulimin e sendeve të ndaluara që mund të përdoren në kabinë të avionit.

Në disa raste, një metodë e vetme e skanimit mund të mos jetë e mjaftueshme për të inspektuar të gjitha llojet e furnizimeve gjatë fluturimit. Rrjedhimisht, më shumë se një metodë e skanimit duhet të jetë e disponueshme dhe duhet të aplikohet.

Metodat e mëposhtme të skanimit për furnizimet në fluturim rekomandohen:

- a) kontroll vizual;
- b) kërkimi me dorë;
- c) pajisja me rrezet X;
- d) zbulimin e gjurmëve të eksplozivëve (ETD) në kombinim me pikën (a); dhe
- e) qenve të zbulimit të eksplozivëve në kombinim me pikën (a).

Skanimi mund të kryhet para ose pas paketimit të furnizimeve dhe ushqimit, duke përdorur metodën më të përshtatshme bazuar në natyrën e furnizimeve. Në përgjithësi, nëse skanimi kryhet paraprakisht, do të ekzistojnë më shumë opsione të skanimit, pasi artikujt dhe furnizimet nuk janë vendosur ende në kontejnerë, çanta, karroca ose tabaka. Procesi i skanimit me "copë" përpara konsolidimit dhe ndërtimit ka më shumë mundësi të zbulojë sendet e ndaluara

5.7.2 Kontrolli vizual dhe kërkimi manual

Kontrollet vizuale të furnizimeve në fluturim duhet të jenë të plota dhe të aplikohen si më poshtë:

- a) në kombinim me metoda të tjera të miratuara;
- b) kur të gjitha pjesët e furnizimeve mund të shihen, me ose pa ndihma;
- c) kur furnizimet janë të një natyre të tillë që të bëjë të pamundur fshehjen e sendeve të ndaluara; ose
- d) kur zbulimi i gjurmimit të eksplozivëve nuk është i disponueshëm dhe madhësia, pesha dhe/ose natyra e furnizimeve nuk lejon përdorimin e pajisjeve me rreze x apo kërkimin me dorë

Kur kontrolli vizual kombinohet me kërkimin manual, kërkimi duhet të kryhet në nivelin më të arsyeshëm, edhe në qoftë se bëhet për objektet në formë të ndarë, edhe nëse kontrollohen në grup, për aq sa është e lejueshme nga legjislacioni kombëtar dhe standardet e higjienës, për të siguruar që nuk përmban asnjë artikull të ndaluar dhe nuk ka shenja ndërhyrjeve.

Kur kontejnerët individualë mund të hapen dhe mbyllen pa shenja të dukshme të ngacmimit, duhet të kryhet një kombinim i kërkimit vizual dhe manual, sipas rastit.

Skanuesit duhet t'i kushtojnë vëmendje të veçantë shenjave të dyshimta të tilla si shenja të ngacmimit dhe ndryshimeve në peshë, dendësi, ose paraqitje të përgjithshme brenda një ose disa grupeve të artikujve të ngjashëm.

Kontrolli vizual dhe/ose kërkimi manual i artikujve ushqimor, ushqimeve duhet të kryhet në shkallën e lejuar nga ligjet kombëtare dhe standardet e higjienës. Në raste të tilla, duhet të përdoret një tjetër metode skanimi (ose një kombinim i tyre) siç janë kontrollet vizuale dhe sistemet ETD.

Përveç kësaj, skanuesit duhet të bëhen të vëmendshëm për besimet fetare ose kulturore që mund të pengojnë përdorimin e kërkimit manual mbi artikujt ushqimorë.

5.7.3 Skanimi me rreze - X dhe zbulimi i gjurmëve të eksplozivëve

Pajisjet me rreze-X mund të përdoren për të shqyrtuar furnizimet me shumicë të paketuara zakonisht në një kuti ose kontejnerë të tjerë të përshtatshëm për pajisje të tilla, me qëllim që të lejojnë kontrolluesit të identifikojnë sendet e ndaluara.

Kur përdoret pajisja ETD për të zbuluar prezencën e gjurmëve eksplozive, si brenda ashtu edhe jashtë kontejnerit të furnizimit në fluturim, si dhe përmbajtjen e tij, duhet të analizohen si më poshtë:

- a) pjesët e brendshme dhe të jashtme të kontejnerit, kur është e mundur, nën paketimin mbrojtës;
- b) së paku dy sipërfaqe të jashtme, të paketimin mbrojtës;
- c) çdo zonë e përdorur për përpunimin ose lëvizjen manuale; dhe
- d) çdo zonë që duket se është përpunuar;

5.8 Përgatitja dhe transportimi i furnizimeve në avion

5.8.1 Dërgesat për ofruesit e furnizimeve në fluturim

Të gjitha furnizimet e lëndëve të para, ushqimit dhe pajisjeve në ambientet e përdorura për përgatitjen ose përpunimin e furnizimeve në fluturim duhet të ndahen aq sa është e lejuar. Ky proces do të lehtësojë zbatimin e kontrolleve të sigurisë, të cilat mund të përfshijnë skanimin dhe të sigurojnë që nuk janë të përfshira sende të ndaluara.

Ofruesit e furnizimeve në fluturim duhet të kenë marrëveshje me shkrim me furnizuesit që mbulojnë aspektet e sigurisë, dhe duhet të verifikojë periodikisht, përmes masave të kontrollit të cilësisë, që këto marrëveshje janë mbështetur nga furnizuesit. Masat shtesë të kontrollit të cilësisë dhe proceset mund të jenë të nevojshme kur furnizimet dorëzohen nga subjektet që janë caktuar/miratur për ta bërë këtë në përputhje me kërkesat kombëtar për zinxhirin e sigurt të furnizuesit për furnizimet në fluturim.

Nëse ka ndonjë shenjë të ndërhyrjes ose ngatërimit me dërgesat e dyqaneve ose furnizimeve, ofruesi i furnizimeve në fluturim duhet të zbatojë metoda të përshtatshme të skanimit të mallrave për të konfirmuar se ato nuk përmbajnë sende të ndaluara.

5.8.2 Përgatitja dhe ruajtja e sigurt e furnizimeve në fluturim

Përgatitja e produkteve ushqimore dhe ushqimeve, duke përfshirë grumbullimin e karrocave dhe kontejnerëve, duhet të mbahet nën vëzhgim për të zbuluar dhe parandaluar vendosjen e çdo sendi të ndaluar brenda furnizimeve ose dyqaneve të fluturimit.

Dhomat e freskëta dhe frigoriferike që përmbajnë ushqime të përgatitura dhe karroca ushqimore ose kontejnerë duhet të mbahen të sigurta sa herë që nuk kërkohet qasje e menjëhershme dhe duhet të kontrollohet aksesimi për të gjitha herët e tjera.

5.8.3 Ushqimet e ekuipazhit fluturues

Tabakatë ushqimore dhe sendet e destinuara për ekuipazhin e fluturimit nuk duhet të etiketohen si të tilla dhe duhet mbeten të paidentifikuara, si tabakatë e tjera të ushqimit.

5.8.4 Ruajtja e furnizimeve të sigurta në fluturim

Ofruesit e furnizimeve në fluturim duhet të sigurojnë që furnizimet e sigurta (d.m.th. furnizimet që kanë qenë subjekt i kontrolleve të duhura të sigurisë) mbrohen nga aksesimi i paautorizuar, të mbajtur në zona të sigurta (p.sh. në ambiente të mbyllura, ndarje dhe dhoma) dhe fizikisht të ndara nga furnizimet e pasigurta (d.m.th. furnizimet që nuk janë skanuar ose mbajtur të siguruara). Kjo mund të realizohet duke zbatuar, përveç kontrolleve të tjera të sigurisë, masat mbrojtëse për objektet e furnizimeve në fluturim, të cilat duhet të përfshijnë në vijim:

- a) të gjitha dyert që ndodhen jashtë zonave të kufizuara të sigurisë duhet të jenë të mbyllura dhe të kyçura ose të ruajtura kur nuk është në përdorim. Nëse nevojitet ventilim, mund të instalohen dyer metalike të skanueshme;
- b) të gjitha dyert që ndodhen jashtë zonave të kufizuara të sigurisë duhet të jenë të pajisura, nëse është e mundur me pajisje të zbulimit të ndërhyrjeve ose mjete të tjera të mbrojtjes nga ndërhyrja;
- c) dyert e destinuara për akses automobilistik nuk duhet të përdoren nga askush për të hyrë ose dalë nga ndërtesa, pasi kjo mund të sigurojë një rrugë për shmangien e kontrolleve të sigurisë;
- d) aksesit në objektet dhe zonat e furnizimeve në fluturim duhet të kufizohet tek individët me një nevojë operationale, dhe ata me akses të pashoqëruar në furnizimet në fluturim duhet të kontrollohen në mënyrë adekuate, të trajtohen se si të trajtohen furnizimet e sigurta gjatë fluturimit dhe autorizohen nga subjekti përkatës dhe/ose autoriteti përkatës; dhe
- e) duhet të projektohen dyert e personelit në objektet që ndodhen jashtë zonave të kufizuara të sigurisë dhe të jenë vendosur në mënyrë që të sigurohet kontrolli mbi hyrjen dhe daljen. Këto dyer gjithashtu duhet të mbyllen ose ruhen kur nuk janë në përdorim.

Nëse furnizimet në fluturim mbahen në një vend jo të sigurt ose në një vend që nuk llogaritet integriteti i dërgesave, ato duhet t'i nënshtrohen një skanimi të përshtatshëm para se të hyjnë në ZKS ose duke u ngarkuar në një avion.

5.8.5 Kontrolli dhe vulosja e automjeteve, karrocet ushqimore dhe kontenerët që vijnë nga jashtë në zonat e kufizuara të sigurisë

Para mbylljes së një karroce apo kontejneri për dërgimin në një avion, karroca ose kontejneri, së bashku me përmbajtjen e tij duhet të kontrollohet nga një person i trajnuar, në masën e lejuar nga ligjet kombëtare dhe higjienike, për të siguruar që ajo nuk përmban asnjë send të ndaluar dhe nuk ka shenja ndërhyrje. Menjëherë pas përfundimit të një kontrolli, karrocet apo kontejnerët për ushqim duhet të sigurohen ose të bëhen të dallueshme kur kanë shenja ndërhyrjeje duke aplikuar vulat ose instalimin e kyçeve menjëherë pas përfundimit të ngarkimit.

Personi i caktuar për të kryer një kontroll të sigurisë duhet të shënojë përfundimin e tij në dorëzimin e dokumentacionin, fletën e shpërndarjes, dokumentacionin e dërgimit të automjeteve ose operatorin porositës i kateringut të avionit, dhe nënshkruaj dokumentacionin.

Menjëherë para ngarkimit, ndarjet e magazinimit brenda automjeteve duhet të kontrollohen nga ana vizuale nga një person i trajnuar i caktuar nga ofruesi i furnizimeve në fluturim, për të siguruar që asnjë person i paautorizuar ose artikujt të ndaluar janë brenda. Pasi të jetë ngarkuar, ndarjet brenda automjeteve duhet të sigurohen në mënyrë të përshtatshme duke përdorur një metodë dhe/ose procesin e miratuar nga AAC dhe në përputhje me PKSAC (p.sh. mbikëqyrja e vazhdueshme njerëzore, jastëkët dhe vulat e dukshme).

Shoferët (dhe ekuipazhet e automjeteve) duhet të inkurajohen që të mos lënë automjetet të pambrojtur. Shoferët, kur kthehen në automjet, duhet të verifikojnë integritetin e ngarkesës, ndarjet, vulat dhe/ose kyçet.

5.8.6 Masat e vulosjes

Nëse vula përdoret për të siguruar karroca, automjete ose ndarje brenda automjeteve të përdorura për magazinim dhe transportimi i furnizimeve në fluturim të destinuara për transport në një avion, ofruesit e furnizimeve në fluturim duhet përdorin vetëm vulat që janë të dukshme dhe me numra serial unik (duke

përfshirë vulat dixhitale).

Vulat e evidentimit të dëmtimeve që përdoren për sigurimin e automjeteve, karrocave ushqimore dhe kontejnerëve duhet të vendosen nga një person i trajnuar dhe i autorizuar. Numrat përkatës të vulës duhet të jenë të shënuara në dokumentacionin e automjetit dërgues.

Vulat e evidentimit të dëmtimeve në automjetet e shpërndarjes duhet të kontrollohen sipas nevojës për dokumentacion, siç është dokumentacioni i dërgimit të automjeteve, nga autoriteti i aeroportit në vendin e caktuar hyrja në një zonë të kufizuar të sigurisë së aeroportit, nga operatori i avionëve në momentin e dorëzimit në një avion, ose në pika e pranimi në objektin e ofruesve të furnizimeve në fluturim kur vjen nga një furnizim i sigurt zinxhir. Nëse ka ndonjë mospërputhje me dokumentacionin shoqërues që nuk mund të zgjidhet ose ndonjë shenjë e ndërhyrjeve të paautorizuara me vulat, ngarkesa duhet të konsiderohet e pasigurt dhe nuk duhet të merren në zona të kufizuara të sigurisë ose të ngarkuara në bordin e një avioni.

Nëse vulat përdoren në mjetet e shpërndarjes kur dorëzohen ngarkesa të shumfishta për lokacione të ndryshme brenda zonave të kufizuara të sigurisë në aeroport, ato duhet të thyhen nga shoferi në pikën e parë të furnizimit ose në hyrjen në një zonë të kufizuar të sigurisë. Për dërgesat pasuese të detajuara për atë ngarkesë brenda zonave të kufizuara, automjeti nuk ka nevojë të vulojë përsëri, por ekuipazhi i automjetit duhet të sigurojë ruajtjen, ndarjet e sigurt dhe / ose mbikëqyrjen në çdo kohë.

Nëse lind ndonjë dyshim lidhur me aksesin e paautorizuar ose keqpërdorimin e mundshëm të vulave ose nëse integriteti i stoqeve të vulave është komprometuar, ofruesi i furnizimeve në fluturim duhet të heqë të gjitha vula të përdorura në karrocave ushqimore dhe automjetet e destinuara për transport në një avion, dhe kërkojnë tërësisht karrocave për ushqim dhe automjetet nga të cilat janë hequr vulat. Përveç kësaj, të gjitha vulat nga gjendja e dyshuar e komprometuar duhet të hiqet nga magazina dhe të shkatërrohet, me qëllim që të parandalohet rikthimi në sistemin e sigurimit të ofruesve të furnizimeve në fluturim.

5.8.7 Dorëzimi i dyqaneve dhe furnizimeve në fluturim

Siguria e furnizimeve në fluturim duhet të mbahet gjatë transferimit nga objektet e furnizimeve në fluturim për te avionët.

Furnizimet në fluturim mund të transportohen nga vetë operatori i avionit, ose ofruesi i furnizuesit në fluturim. Çdo ndarje e automjeteve (e destinuar për transportin e furnizimeve në fluturim), të furnizuar nga kompanitë që ndodhen jashtë zonave të kufizuara të sigurisë dhe përdoren për të transportuar furnizime në fluturim për në/dhe nga një avion duhet të mbyllet për të parandaluar aksesin e paautorizuar. Nëse janë gjetur shenja të ndërhyrjes të paautorizuar, operatori i avionëve ose aeroporti, duhet të njoftohet, dhe furnizimet duhet t'i nënshtrohen masave të duhura të sigurisë, në përputhje me procedurat e miratuara, për të siguruar që asnjë artikull i ndaluar nuk është futur brenda.

Automjetet e ofruesve të furnizimeve në fluturim duhet të kontrollohen nga shoferët për çdo shenjë të manipulimit nëse ato janë lënë pa mbikëqyrje.

5.8.8 Pranimi i furnizimeve nga operatorët e avionëve

Operatorët e avionëve duhet të kryejnë verifikimin e identitetit të ekuipazhit sipas lejeve të identifikimit. Përveç kësaj, pas dërgesave të furnizimeve në fluturim, ekuipazhi i operatorit të avionëve duhet të kontrollojë mallrat e dorëzuara në mënyrë të rastësishme për të siguruar që ato nuk përmbajnë asnjë të artikull të ndaluar dhe, nëse janë të vulosura, se nuk ka ndonjë shenjë të ndërhyrjes së paautorizuar ose

të manipulimit.

Çdo ngarkesë e furnizimeve në fluturim që tregon dëshmi të ndërhyrjeve të paautorizuara ose manipulimi duhet të konsiderohet e pasigurt dhe furnizimet duhet të mohohen për transport ose të nënshtrohen për masat e duhura të sigurisë, në përputhje me procedurat e miratuara, për të siguruar që nuk janë futur brenda artikujt të ndaluar. Të gjitha parregullsitë duhet të raportohen menjëherë në përputhje me programet e sigurisë së operatorit ajror dhe aeroportual.

SHTOJCA 1

DEKLARATË E ANGAZHIMEVE — AGJENTI I RREGULLT

Në përputhje me Udhëzimin e Ministrit Nr. 163 datë 26.03.2021 "Përcaktimin e masave të detajuara për zbatimin e standardeve themelore të përbashkëta në fushën e sigurisë së Aviacionit Civil" dhe aktet zbatuese të saj,

Deklaroj si më poshtë:

Sipas njohurisë sime, informacionet në programin e sigurisë të kompanisë janë të vërteta dhe të sakta, praktikat dhe procedurat e përcaktuara në këtë program do të zbatohen dhe respektohen në të gjitha vendndodhjet e mbuluara nga programi.

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

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

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

ndryshimet e mëdha të planifikuara, siç janë procedurat e reja të skanimit, ndërtimet që mund të ndikojnë në përputhshmërinë me legjislacionin relevant kombëtar ose ndryshimin e lokacionit/adresës, të paktën 15 ditë punë para fillimit të zbatimit/ të ndryshimit të planifikuar, me qëllim të sigurimit të përputhshmërisë me legjislacionin kombëtar, [emri i kompanisë] do të ofrojë bashkëpunim të plotë gjatë të gjitha inspektimeve dhe akses qasje në të gjitha dokumentet e kërkuara nga inspektorët,

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

[emri i kompanisë] do të sigurojë që i gjithë stafi relevant të kenë kryer trajnimet e duhura dhe të vetëdijshëm për përgjegjësitë e tyre lidhur me sigurinë në kuadër të programit të sigurisë të kompanisë, dhe

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

- pushon së operuari;
- nuk merret më me ngarkesa/postë ajrore; ose
- nuk mundet më të përmbushë kërkesat e legjislacionit përkatës kombëtar.
- Marr përgjegjësi të plotë për këtë deklaratë.

Emri:

Pozicioni në Kompani:

Data:

Nënshkrimi:

SHTOJCA 2

DEKLARATA E ANGAZHIMEVE E DORËZUEZVE TË NJOHUR

Unë deklaroj se:

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

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

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

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

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

Unë do të mirëmbaj standardet e sigurisë gjër vizitën vijuese verifikuese në vendndodhje dhe/ose inspektimin.

Unë pranoj përgjegjësi të plotë për këtë deklaratë.

Nënshkruar

Pozicioni në kompani

Vlerësim (dhe njoftim)

SHTOJCA 3

DEKLARATË E ANGAZHIMEVE

FURNITORI I RREGULLT I FURNIZIMEVE NW FLUTURIM

Në përputhje me Udhëzimin e Ministrit Nr. 163 datë 26.03.2021 "Përcaktimin e masave të detajuara për zbatimin e standardeve themelore të përbashkëta në fushën e sigurisë së Aviacionit Civil" dhe aktet zbatuese të saj,

Deklaroj si më poshtë,

[emri i kompanisë] do të caktojë një person përgjegjës për sigurinë në kompani; dhe

sigurojë se personat me akses në furnizimet e avionit marrin trajnim të përgjithshëm të ndërgjegjësimit mbi sigurinë para se t'u jepen akses në këto furnizime. Veç kësaj, për të siguruar se personat që zbatojnë kontrollet e furnizimeve të avionit marrin trajnimet përkatëse dhe personat që zbatojnë kontrollet e tjera të sigurisë në lidhje me furnizimet e avionit marrin trajnim përkatëse; dhe

parandalojë aksesin e paautorizuar në ambientet dhe furnizimet e tij të avionit; dhe

sigurojë në mënyrë të arsyeshme se nuk ka artikuj të ndaluar të fshehur në furnizimet e avionit; dhe

Aplikojnë vula që bëjnë të dukshme ndërhyrjet ose mbrojnë fizikisht, çdo automjet dhe/ose kontejner që transportojnë furnizime të avionit (kjo pikë nuk zbatohet gjatë transportimit në zonën me hyrje të kufizuar).

Kur përdoren kompani të tjera që nuk janë furnitorë të njohur për transportuesin ajror, [emri i kompanisë] do të sigurojë se të gjitha kontrollet e sigurisë të listuara më sipër janë respektuar me qëllim të sigurimit të përputhshmërisë me legjislacionin kombëtar, [emri i kompanisë] do të ofrojë bashkëpunim të plotë gjatë të gjitha inspektimeve, dhe ofrojë qasje në të gjitha dokumentet e kërkuara nga inspektorët,

[emri i kompanisë] do të informojë [Autoritetin e Aviacionit Civil dhe operatorin e aeroportit] për të gjitha shkeljet serioze të sigurisë ose rrethanat e dyshimta të cilat mund të jenë relevante për sigurinë e furnizimeve të aeroportit, në veçanti çdo përpjekje për të fshehur sende të ndaluara në furnizime,

[emri i kompanisë] do të sigurojë që i gjithë stafi relevant të kenë kryer trajnimet e duhura në përputhje me Kapitullin 11 të Aneksit të kësaj rregullore dhe të jenë të vetëdijshëm për përgjegjësitë e tyre lidhur me sigurinë në kuadër të programit të sigurisë të kompanisë, dhe

emri i kompanisë] do të informojë [emri i transportuesit ajror] nëse

- pushon së operuari; ose
- më nuk mundet të përmbushë kërkesat e legjislacionit kombëtar
- Marr përgjegjësi të plotë për këtë deklaratë.

Emri i përfaqësuesit ligjor:

Data:

Nënshkrimi: