

URDHËR
Nr. 117, datë 23.10.2012

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “MBI RREGULLAT E DETAJUARA PËR
LICENCAT DHE CERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR”**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të nenit 9, pika 1(d) të ligjit nr. 10 040, datë 22.12.2008 “Për Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për rregullat e detajuara për licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij urdhri, si dhe për hartimin e procedurave dhe manualeve teknike në zbatim të tij.

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

**MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE
DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi**

RREGULLORE
**PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LICENCAT DHE CERTIFIKATAT E
KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR**

Parathënie

Kontrollorët e trafikut ajror, si dhe personat dhe organizatat e përfshira në trajnimin, testimin, kontrollin ose ekzaminimin mjekësor të atyre kontrollorëve të trafikut ajror, duhet të plotësojnë kërkesat thelbësore, të vendosura në aneksin V(b) të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

Sipas atij udhëzimi, kontrollorët e trafikut ajror, si dhe personat dhe organizatat e përfshira në trajnimin e tyre, duhet të jenë të certifikuar ose të licencuar dhe në përputhje me kërkesat thelbësore.

Licenca e kontrollorëve të trafikut ajror është një mjet i suksesshëm për njohjen e rolit specifik që luajnë kontrollorët e trafikut ajror në ofrimin e sigurt të kontrollorit të trafikut ajror. Vendosja e standardeve të Bashkimit Evropian mbi kompetencën, ka zvogëluar fragmentimin në këtë fushë, duke e bërë organizatën më eficiente për të funksionuar në kuadër të rritjes së bashkëpunimit rajonal midis ofruesve të shërbimit të lundrimit ajror. Prandaj, mbajtja dhe zgjerimi i skemës së përbashkët të licencimit të kontrollorëve të trafikut ajror në Bashkimin Evropian është një element thelbësor në sistemin evropian të kontrollit të trafikut ajror.

Kërkesat e kësaj rregulloreje reflektojnë zhvillimet e fundit dhe më të mirat, duke përfshirë praktikën më të mira dhe progresin tekniko-shkencor në fushën e trajnimit të kontrollorit të trafikut ajror. Ato ofrojnë transpozimin e përbashkët të standardeve dhe praktikave të rekomanduara, të vendosura nga Konventa mbi Aviacionin Civil dhe kërkesat rregullatore të sigurisë të adaptuara nga Eurokontroll.

Për të garantuar uniformitetin, në aplikimin e kërkesave të përbashkëta të licencimit të kontrollorit të trafikut ajror dhe certifikatës mjekësore, duhet të ndiqen procedura të përbashkëta nga autoritetet kompetente të shtetit, Autoriteti i Aviacionit Civil dhe Agjencia Nacionale e Trafikut Ajror, për të vlerësuar përputhjen me këto kërkesa.

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përpilojë specifikimet e certifikimit, mjetet e pranueshme të përputhjes dhe materialet udhëzuese për të lehtësuar uniformitetin e nevojshëm rregullator.

Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës që kryen mbikëqyrjen dhe verifikimin e përputhshmërisë duhet të jetë i pavarur nga ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror dhe ofruesit e trajnimit. AKM, gjithashtu, duhet të mbetet e aftë në kryerjen me efikasitet të detyrave të tij mbi lëshimin dhe rinovimin

e certifikatave të organizatave trajnuese të kontrollorëve të trafikut ajror. Autoriteti kompetent, i caktuar për zbatimin e kësaj rregulloreje, do të jetë Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës në përputhje me udhëzimin nr. 5, datë 3.6.2010 “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian - kuadri rregullativ” dhe nr. 1070/2009 të Komisionit Evropian.

Shërbimi i Lundrimit Ajror kërkon një personel mjaft të aftë, kompetenca e të cilit mund të demonstronhet me mjete të ndryshme. Për kontrollorët e trafikut ajror, mjeti i përshtatshëm është mbajtja e një skeme të përbashkët evropiane licencimi, si një lloj diplome e për çdo kontrollor të trafikut ajror. Prandaj Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës duhet të jetë në gjendje të vlerësojë kompetencën e kontrollorëve të trafikut ajror kur lëshon një licencë ose zgjat vlefshmërinë e miratimeve të saj. AKM-ja, gjithashtu, duhet të jetë në gjendje të pezullojë një licencë, kategoritë ose miratimet e saj kur kompetenca e mbajtësit është në dyshim. Anulimi i një licence do të konsiderohet si shpresa e fundit për rastet ekstreme.

Për të garantuar nivelin më të lartë të sigurisë, është e rëndësishme të vendosen kërkesa uniforme në lidhje me trajnimin, kualifikimin, kompetencën dhe profesionalizmin e kontrollorit të trafikut ajror. Kjo do të çojë në njohjen e licencave në Bashkimin Evropian, duke rritur lirinë e lëvizjes dhe përmirësimin e disponueshmërisë së kontrollorëve të trafikut ajror.

Profesioni i kontrollorit të trafikut ajror u nënshtrohet zhvillimeve teknike, të cilat kërkojnë që aftësitë e tij të përmirësohen rregullisht.

KAPITULLI I KËRKESA TË PËRGJITHSHME

Neni 1 Objekti

Objekti i kësaj rregulloreje është të rrisë standardet e sigurisë dhe të përmirësojë operimin e sistemit të kontrollit të trafikut ajror brenda hapësirës ajrore të Republikës së Shqipërisë përmes lëshimit të licencës së kontrollorit të trafikut ajror, bazuar mbi kërkesat e përbashkëta të licencimit.

Neni 2 Qëllimi dhe fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore përmban rregullat e detajuara për lëshimin, pezullimin dhe revokimin e licencave të kontrollorëve dhe student-kontrollorëve të trafikut ajror, të kategorive, miratimeve që ato shoqërojnë, certifikatave mjekësore dhe të certifikatave të organizatave trajnuese, si edhe kushtet e vlefshmërisë, rinovimit, rivlefshmërisë dhe përdorimit.

2. Kjo rregullore do të zbatohet për:

- a) student-kontrollorët e trafikut ajror;
- b) kontrollorët e trafikut ajror që ushtrojnë funksionet e tyre sipas përkufizimit të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit të MPPT-së; dhe
- c) personat dhe organizatat e përfshira në licencimin, trajnimin, testimin, kontrollin ose ekzaminimin mjekësor të aplikantëve në përputhje me këtë rregullore.

3. Sipas nenit 2(3) të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit, Republika e Shqipërisë duhet, për aq sa është e mundur, të garantojë që shërbimet e ofruara nga personeli ushtarak ndaj publikut, sipas përcaktimeve të nenit 2(2)(c) të atij udhëzimi, të garantojnë një nivel sigurie që është së paku ekuivalent me nivelin e kërkuar nga kërkesat thelbësore të përcaktuara në aneksin V(b) të kësaj rregulloreje.

4. Me objektivin për të arritur një nivel të harmonizuar sigurie brenda hapësirës ajrore evropiane, Republika e Shqipërisë mund të vendosë të zbatojë këtë rregullore edhe te personeli ushtarak, që ofron shërbime ndaj publikut, referuar nenit 2(2)(c) të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit.

5. Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror do të ofrohen vetëm nga kontrollorë të licencuar të trafikut ajror në përputhje me këtë rregullore.

Neni 3 Përkufizime

Në funksion të kësaj rregulloreje, do të zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1. “Shërbim kontrolli trafiku ajror”, një shërbim i ofruar me qëllim parandalimin e përplasjeve midis avionëve dhe, në zonën e manovrimit, midis avionit dhe pengesave, dhe shpërndarjen dhe ruajtjen e një lëvizjeje të rregullt të trafikut ajror.

2. “Ofrues i shërbimit të lundrimit ajror”, çdo ent publik ose privat që ofron shërbime të lundrimit ajror për trafikun e përgjithshëm ajror.

3. “Trafik i përgjithshëm ajror”, të gjitha lëvizjet e avionëve civilë, si edhe të gjitha lëvizjet e avionëve shtetërorë (ushtarakë, doganorë dhe policorë) kur këto lëvizje kryhen në përputhje me procedurat e ICAO-së.

4. “Licencë”, një certifikatë e lëshuar dhe miratuar në përputhje me këtë rregullore dhe që i jep të drejtën mbajtësit të saj të ligjshëm të ofrojë shërbime të kontrollit të trafikut ajror sipas kategorive dhe miratimeve që përmbahen në të.

5. “Kategori”, autorizim i futur ose i shoqëruar me një licencë dhe përbën pjesë të saj, duke caktuar kushte specifike, privilegje ose kufizime që i përkasin një licence të tillë.

6. “Miratim kategorie”, autorizim i futur në licencë dhe përbën pjesë të saj, që tregon kushte specifike, privilegje ose kufizime që i përkasin një kategorie të caktuar.

7. “Miratim njësie”, autorizim i futur në licencë dhe përbën pjesë të saj që tregon pozicionin dhe sektorët dhe/ose postet e punës sipas ICAO-së, ku mbajtësi i saj është kompetent për të punuar.

8. “Miratim i gjuhës” autorizim i futur në licencë dhe përbën pjesë të saj që tregon zotësi në gjuhën angleze të mbajtësit të saj.

9. “Miratimi instruktor”, autorizim i futur në licencë dhe përbën pjesë të saj, që tregon kompetencën e mbajtësit për të dhënë instruksione gjatë trajnimit në vendin e punës (TVP).

10. “Tregues i pozicionin sipas ICAO-së”, grup kodesh prej 4 germash të formuar sipas rregullave të këshilluara nga ICAO-ja në manualin DOC 7910 dhe të caktuara për pozicionin e një stacioni të fiksuar aeronautik.

11. “Sektor”, një pjesë e zonës së kontrollit dhe/ose pjesë e një rajoni informacioni fluturimi/rajoni të sipërm.

12. “Trajnim”, tërësia e kurseve teorike, ushtrimeve praktike, duke përfshirë simulatorin dhe trajnimin në vendin e punës i kërkuar për të fituar dhe për të ruajtur aftësitë për të ofruar shërbime të sigurta dhe me cilësi të lartë kontrolli trafiku ajror; ai konsiston në:

a) trajnimin fillestar, që siguron trajnimin bazë dhe të kategorisë, i cili çon në dhënien e licencës së studentit;

b) trajnimin e njësisë, që përfshin trajnimin kalimtar para trajnimit në vendin e punës dhe trajnimin në vendin e punës, i cili çon në dhënien e licencës së kontrollorit të trafikut ajror;

c) trajnimin në vazhdimësi, ruan të vlefshme miratimet e licencës;

d) trajnimin e instruktorëve të trajnimit në vendin e punës, çon në dhënien e miratimit instruktor;

e) trajnimi i mbajtësit të licencës, të titulluar për të vepruar si ekzaminues kompetence ose vlerësues kompetence në përputhje me nenin 24.

13. “Organizatë trajnimi”, një organizatë, e cila është certifikuar nga AAC-ja për të ofruar një ose më shumë tipa trajnimi.

14. “Skema e kompetencës së njësisë”, një skemë e aprovuar nga AAC-ja që tregon metodën sipas së cilës njësia ruan kompetencën e mbajtësve të saj të licencave;

15. “Plani i trajnimit të njësisë”, një plan i aprovuar, i cili detajon proceset dhe afatet kohore që kërkohen për të lejuar të zbatohen procedurat e njësisë në zonën lokale nën mbikëqyrjen e një instruktori trajnimi në vendin e punës.

Neni 4

Autoriteti kompetent

Autoriteti kompetent do të jetë autoriteti i përcaktuar si autoritet kombëtar mbikëqyrës, siç është përcaktuar në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë, i cili do të ushtrojë funksionet e përcaktuara në këtë rregullore, me përjashtim certifikimin e organizatave të trajnimit, të referuara në nenin 27, ku autoriteti kompetent do të jetë:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil, nëse aplikanti ka vendin e tij kryesor të operimit ose zyrën e regjistrimit në Republikën e Shqipërisë, për sa kohë nuk përcaktohet ndryshe në marrëveshjet dy-dhe/ose shumëpalëshe midis shteteve ose autoriteteve kompetente;

b) EASA-ja, nëse aplikanti ka vendin e tij kryesor të operimit ose zyrën e regjistrimit jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë.

KAPITULLI II

LICENCAT, KATEGORITË DHE MIRATIMET

Neni 5

Aplikimi për lëshim licencash, kategorish dhe miratimesh

1. Një aplikim për lëshim, rivlefshmëri ose rinovim licencash, kategorish dhe/ose miratimesh shoqëruese të tyre duhet të dorëzohet në AAC për t'u trajtuar në përputhje me procedurat e përcaktuara nga AAC-ja.

2. Aplikimi duhet të shoqërohet nga dokumente që provojnë se aplikanti është kompetent për të vepruar si një kontrollor ose student-kontrollor i trafikut ajror në përputhje me kërkesat e vendosura në këtë rregullore. Dokumentet që provojnë kompetencën e aplikantit duhet të lidhen me njohuritë, eksperiencën, shëndetin mjekësor, aftësitë dhe zotësinë e gjuhës angleze.

3. Licenca duhet të përmbajë të gjithë informacionin përkatës lidhur me privilegjet e dhëna nga një dokument i tillë dhe duhet të përputhet me specifikimet e vendosura në aneksin I.

4. Licenca do të jetë në zotërim të personit të cilit ajo i lëshohet dhe i cili firmos për të.

Neni 6

Pezullimi dhe revokimi i licencave, kategorive dhe miratimeve

Në përputhje me nenin 22(2):

a) një licencë, kategori ose miratim mund të pezullohet kur kompetenca e kontrollorit të trafikut ajror është në dyshim ose në rastet e shkeljeve të procedurave;

b) një licencë mund të revokohet (anulohet) në rastet e neglizhencës madhore ose abuzimesh.

Neni 7

Ushtrimi i privilegjeve të licencave

Ushtrimi i privilegjeve të dhëna nga një licencë duhet të varet nga vlefshmëria e kategorive, e miratimeve dhe e certifikatës mjekësore.

Neni 8

Licenca student-kontrollor e trafikut ajror

1. Mbajtësit e një licence student-kontrollor e trafikut ajror duhet të autorizohen të ofrojnë shërbime kontrolli të trafikut ajror nën mbikëqyrjen e një instruktori për trajnim në vendin e punës (ITVP) në përputhje me kategoritë dhe miratimet e kategorive që përmbahen në licencën e tyre.

2. Aplikantët për lëshimin e një licence student-kontrollor i trafikut ajror:

a) duhet të jenë të paktën 18 vjeç;

b) duhet të kenë të paktën një diplomë ose dëftesë pjekurie ose ekuivalente të saj, që i garanton hyrjen në universitet ose ndonjë kualifikim tjetër të arsimit të mesëm, i cili u vlen atyre për të

përfunduar trajnimin e kontrollorit të trafikut ajror;

c) duhet të kenë përfunduar suksesshëm trajnimin fillestar të aprovuar lidhur me kategorinë dhe nëse zbatohet, për miratimin e kategorisë, të përcaktuara në pjesën A të aneksit II;

d) duhet të mbajnë një certifikatë të vlefshme mjekësore;

e) duhet të kenë demonstruar një nivel të mjaftueshëm të zotësisë së gjuhës angleze në përputhje me kërkesat e vendosura në nenin 13.

3. Licenca student-kontrollor e trafikut ajror duhet të përmbajë miratimin e gjuhës angleze dhe të paktën një kategori dhe nëse aplikohet, një miratim kategorie.

Neni 9

Licenca kontrollore e trafikut ajror

1. Mbajtësit e një licence kontrollori trafiku ajror do të autorizohen për të kryer shërbime kontrolli trafiku ajror në përputhje me kategoritë dhe miratimet në licencat e tyre.

2. Privilegjet e një licence kontrollori trafiku ajror do të përfshijnë privilegjet e një student-kontrollori trafiku ajror, siç janë përcaktuar në nenin 8(1).

3. Aplikantët për të marrë një licencë kontrollori trafiku ajror:

a) duhet të jenë të paktën 21 vjeç. Sidoqoftë, Shqipëria mund të aplikojë një limit moshe më të ulët, jo më pak se 20 vjeç, për raste të justifikueshme sa duhet;

b) duhet të mbajë një licencë student-kontrollori trafiku ajror;

c) duhet të ketë përfunduar një plan të aprovuar të trajnimit të njësisë dhe të ketë kaluar suksesshëm provimet dhe vlerësimet përkatëse në përputhje me kërkesat e vendosura në pjesën B të aneksit II;

d) duhet të mbajë një certifikatë të vlefshme mjekësore;

e) duhet të demonstrojë një nivel të mjaftueshëm të zotërimit të gjuhës angleze sipas kërkesave të vendosura në nenin 13.

4. Licenca e kontrollorit të trafikut ajror duhet të bëhet e vlefshme duke përfshirë një ose më shumë kategori dhe miratimet përkatëse të kategorisë, njësisë dhe gjuhës angleze për të cilin trajnimi është përfunduar suksesshëm.

Neni 10

Kategoritë e kontrollorit të trafikut ajror

1¹. Licencat duhet të përmbajnë një ose më shumë prej kategorive të mëposhtme për të treguar tipin e shërbimit, të cilin mbajtësi i licencës është autorizuar të ofrojë:

a) “Kontrolli vizual i aerodromit (ADV)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli të trafikut ajror për trafikun në zonën e aerodromit për të cilën nuk janë publikuar procedurat e afrimit dhe nisjes me instrument;

b) “Kontrolli i aerodromit me instrument (ADI)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për trafikun në zonën e aerodromit për të cilën janë publikuar procedurat e afrimit dhe nisjes me instrument dhe duhet të shoqërohet të paktën nga një prej miratimeve të kategorisë, të përshkruara në nenin 11(1);

c) “Kontrolli procedural i afrimit (APP)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për avionët në mbërritje, në nisje ose transit duke përdorur pajisjet eurvejimit;

d) “Kontrolli i afrimit meurvejimit (APS)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli të trafikut ajror për avionët në mbërritje, në nisje ose transit, pa përdorur pajisjet eurvejimit dhe do të shoqërohet të paktën nga një prej miratimeve të kategorisë, të përshkruara në nenin 11(2);

e) “Kontrolli procedural i hapësirës (ACP)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të

¹ Akronimet janë të termave origjinalë , në anglisht, pasi ashtu shënohen në licencën e KTA-së.

ofrojë një shërbim të kontrollit të trafikut ajror, pa përdorur pajisjet e survejimit;

f) “Kontrolli i hapësirës me survejim (ACS)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për avionët, duke përdorur pajisjet e survejimit dhe do të shoqërohet të paktën nga një prej miratimeve të kategorisë, të përshkruara në nenin 11(3).

2. Mbjtësi i kategorisë që nuk ka ushtruar privilegjet lidhur me atë kategori për çdo periudhë prej katër vitesh të njëpasnjëshme mund të nisë trajnimin e njësive vetëm për atë kategori pas vlerësimit përkatës për sa i përket asaj nëse personi në fjalë vazhdon të përmbushë kushtet e asaj kategorie dhe pas plotësimit të çdo kërkesë trajnimi që rezulton nga ky vlerësim.

Neni 11

Miratimet e kategorisë

1. Kategoria “Kontrolli i aerodromit me instrument (ADI)” duhet të mbajë të paktën një nga miratimet e mëposhtme:

a) miratimin “Kontroll kulle (TWR)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli atje ku kontrolli i aerodromit kryhet në pozicion pune;

b) miratimin “Kontrolli i lëvizjeve në tokë (GMC)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të lëvizjeve në tokë;

c) miratimin “Survejimi i lëvizjeve në tokë (GMS)”, që jepet përveç miratimit “Kontrolli i lëvizjeve në tokë” ose miratimit “Kontroll kulle”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të lëvizjeve në tokë me ndihmën e sistemeve udhëzuese për lëvizjet mbi sipërfaqen e aerodromit;

d) miratimin “Kontrolli ajror (AIR)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli ajror;

e) miratimin “Kontrolli i aerodromit me radar (RAD)”, që jepet përveç miratimit “Kontrolli ajror” ose miratimit “Kontroll kulle”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të aerodromit me ndihmën e pajisjes radar të survejimit.

2. Kategoria “Kontrolli i afrimit me survejim (APS)” duhet të mbajë të paktën një nga miratimet e mëposhtme:

a) miratimin “Radar (RAD)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli të afrimit, duke përdorur pajisjen e radarit primar dhe/ose sekondar;

b) miratimin “Radar i afrimit me precizion (PAR)”, që jepet përveç miratimit “Radar”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për t’u ofruar shërbim të afrimeve me precesion të kontrolluar nga toka, duke përdorur pajisjen e radarit të afrimit me precizion për avionët në afrimin final deri në pistë;

c) miratimin “Radar për survejimin e afrimit (SRA)”, që jepet përveç miratimit radar, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbim të afrimeve pa precesion të kontrolluar nga toka, duke përdorur pajisjen e survejimit për avionët në afrimin final deri në pistë;

d) miratimin “Survejimi automatik i varur (ADS)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të afrimit, duke përdorur survejimin automatik të varur;

e) miratimin “Kontrolli fundor (TCL)”, që jepet përveç miratimit “Radar” ose miratimit “Survejimi automatik i varur”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të trafikut ajror, duke përdorur çdo pajisje survejimi për avionët që operojnë në një hapësirë fundore të specifikuar dhe/ose në sektorët e afërt.

3. Kategoria “Kontrolli i hapësirës me survejim (ACS)” duhet të mbajë të paktën një nga miratimet e mëposhtme:

a) miratimin “Radar (RAD)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli të hapësirës, duke përdorur pajisjen e radarit të survejimit;

b) miratimin “Survejimi automatik i varur (ADS)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të hapësirës, duke përdorur survejimin automatik të varur;

c) miratimin “Kontrolli fundor (TCL)”, që jepet përveç miratimit “Radar” ose miratimit

“Survejimi automatik i varur”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të trafikut ajror, duke përdorur çdo pajisje suevejimi për avionët që operojnë në një hapësirë fundore të specifikuar dhe/ose në sektorët e afërt.

4. Mbajtësi i një miratimi kategorie, që nuk ka ushtruar privilegjet që shoqërojnë atë miratim kategorie për çdo periudhë prej katër vitesh të njëpasnjëshme, mund të nisë trajnimin e njësisë vetëm për atë miratim kategorie pas vlerësimit përkatës për sa i përket asaj nëse personi në fjalë vazhdon të përmbushë kushtet e atij miratimi kategorie dhe pas plotësimit të çdo kërkesë trajnimi që rezulton nga ky vlerësim.

Neni 12

Miratimet e njësisë

1. Miratimet e njësisë do të tregojnë që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të trafikut ajror për një sektor të veçantë, grup sektorësh apo pozicione pune nën përgjegjësinë e një njësie shërbimit të trafikut ajror.

2. Miratimet e njësisë do të jenë të vlefshme për një periudhë fillestare 12-mujore.

3. Vlefshmëria e miratimeve të njësisë do të zgjatet për një periudhë pasuese 12-mujore, përtej periudhës së përmendur në paragrafin 2, nëse ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror demonstroi tek Autoriteti i Aviacionit Civil, që:

a) aplikanti ka ushtruar privilegjet e licencës për një numër minimum orësh, siç tregohet në skemën e aprovuar të kompetencës së njësisë, gjatë 12 muajve të mëparshëm.

b) kompetenca e aplikantit është vlerësuar në përputhje me pjesën C të aneksit II; dhe

c) aplikanti mban një certifikatë të vlefshme mjekësore.

Për aplikimin e pikës “a” të mësipërme, njësitet operacionale të ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror duhet të ruajnë regjistrat e orëve efektive, të punuar në sektorët, grup sektorësh ose në pozicionet e punës për çdo mbajtës licence që punon në njësi dhe do t’i paraqesë ato të dhëna në Autoritetin e Aviacionit Civil dhe të mbajtësi i licencës me kërkesë të tij.

4. Numri minimum i orëve të punuara, duke lënë mënjandë detyrat instruktuese, të kërkuara për të mbajtur të vlefshme miratimin e njësisë mund të ulet për ITVP-të në raport me kohën e instruktimit në pozicionet e punës për të cilën është aplikuar zgjatja, siç tregohet në skemën e aprovuar të kompetencës së njësisë.

5. Kur miratimeve të njësisë u mbaron vlefshmëria, duhet të përfundohet suksesshëm një plan trajnimi njësie deri sa të bëhet i vlefshëm miratimi.

Neni 13

Miratimi i gjuhës angleze

1. Kontrollorët dhe student-kontrollorët e trafikut ajror nuk do të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre po të mos kenë nivelin e përcaktuar të zotërimit të gjuhës angleze.

2. Republika e Shqipërisë mund të vendosë kërkesa për gjuhën amtare kur e konsideron të nevojshme për arsye sigurie.

Kërkesa të tilla duhet të jenë jodiskriminuese, të pjesshme dhe transparente dhe duhet të bëhen të ditura pa vonesë për Autoritetin e Aviacionit Civil.

3. Në zbatim të paragrafëve 1 dhe 2, aplikanti për një miratim gjuhe, duhet të demonstrojë të paktën një nivel operacional (niveli 4) të zotërimit të gjuhës angleze në përdorimin e frazeologjisë dhe gjuhës së qartë.

Për këtë, aplikanti:

a) duhet të komunikojë efektivisht vetëm me zë (telefon/radiotelefon) dhe në situata reale ballore;

b) duhet të komunikojë mbi tema të zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën, me saktësi dhe qartësi;

c) duhet të përdorë strategji përkatëse komunikuese për të shkëmbyer mesazhe dhe për të

dalluar dhe zgjidhur keqkuptimet në një kontekst të përgjithshëm dhe të lidhur me detyrën;

d) duhet të trajtojë me sukses dhe me lehtësi relative sfidat linguistike të paraqitura nga një radhë ngjarjesh të komplikuar ose të papritura që ndodhin brenda kontekstit të situatës së regjimit të punës ose detyrës komunikuese me të cilat ata janë familjarizuar; dhe

e) duhet të përdorë një dialekt ose theks, i cili është i kuptueshëm për komunitetin aeronautik.

4. Niveli i zotërimit të gjuhës angleze do të përcaktohet sipas shkallës së vendosur në aneksin

III.

5. Pavarësisht nga paragrafi 3, niveli i zgjeruar (niveli 5) i zotërimit të gjuhës angleze i vendosur në aneksin III në aplikimin e paragrafëve 1 dhe 2 mund të kërkohej nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror, kur rrethanat operationale të kategorisë ose miratimit të veçantë garantojnë një nivel më të lartë për arsye thelbësore sigurie. Një kërkesë e tillë duhet të jetë jodiskriminuese, proporcionale, transparente dhe e justifikuar objektivisht nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror që dëshiron të aplikojë nivelin më të lartë të zotërimit të gjuhës angleze dhe të aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

6. Zotërimi i gjuhës angleze nga aplikanti duhet të vlerësohet zyrtarisht në intervale të rregullta kohore.

Me përjashtim të aplikantëve që kanë demonstruar nivelin ekspert (niveli 6) të zotërimit të gjuhës angleze sipas shkallës së vendosur në aneksin III, miratimi i gjuhës do të jetë i vlefshëm për një periudhë të rinovueshme prej:

a) tre (3) vjetësh nëse niveli është operacional (niveli 4) sipas aneksit III; ose

b) gjashtë (6) vjetësh nëse niveli është i zgjeruar (niveli 5) sipas aneksit III.

7. Zotërimi i gjuhës angleze duhet të vërtetohet nga një certifikatë e lëshuar pas një procedure vlerësimi transparente dhe objektive të aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Neni 14

Miratimi instruktor

1. Mbajtësi i një miratimi instruktor do të autorizohet të ofrojë trajnim dhe mbikëqyrje gjatë punës në një pozicion pune për fushat e mbuluara nga një miratim i vlefshëm njësie.

2. Aplikanti për marrjen e miratimit instruktor:

a) duhet të mbajë një licencë kontrollori të trafikut ajror;

b) duhet të ketë ushtruar privilegjet e licencës së kontrollorit të trafikut ajror për një periudhë të menjëhershme paraprirëse prej të paktën një (1) vit ose e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duke pasur parasysh kategoritë dhe miratimet për të cilat jepet instruktimi; dhe

c) duhet të ketë përfunduar suksesshëm një kurs të aprovuar trajnimit për instruktor në vendin e punës gjatë të cilit nëpërmjet provimeve përkatëse janë vlerësuar njohuritë dhe aftësitë e kërkuara pedagogjike të tij.

3. Miratimi instruktor duhet të jetë i vlefshëm për një periudhë të rinovueshme prej 3 vjetësh.

KAPITULLI III

CERTIFIKATA MJEKËSORE

Neni 15

Aplikimi për dhe lëshimi i certifikatave mjekësore

1. Aplikimet për lëshimin dhe rinovimin e certifikatave mjekësore duhet të dorëzohen tek Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me procedurën e caktuar nga ky autoritet.

2. Certifikatat mjekësore duhet të lëshohen nga një bord mjekësor kompetent i Autoritetit të Aviacionit Civil ose nga ekzaminues aeromjekësorë, ose nga qendrat aeromjekësore të aprovuara nga ky autoritet.

3. Lëshimi i certifikatave mjekësore duhet të jetë në përputhje me kërkesat e aneksit I të ICAO-së dhe kërkesave për klasin 3 evropian të certifikatës mjekësore për kontrollorët e trafikut ajror, të vendosura nga Eurokontrolli.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë që shqyrtimi efektiv ose procedurat e apelimit janë kryer me përfshirjen përkatëse të këshilluesve të pavarur mjekësorë.

Neni 16

Vlefshmëria e certifikatave mjekësore

1. Certifikatat mjekësore duhet të jenë të vlefshme për një periudhë prej:
 - a) 24 muajsh derisa kontrollori i trafikut ajror të arrijë moshën 40 vjeç;
 - b) 12 muajsh pas moshës 40 vjeç.
2. Periudhat e referuara në paragrafin 1 duhet të llogariten nga data e ekzaminimit mjekësor, në rastin e lëshimit fillestar dhe rinovimit të certifikatës mjekësore dhe prej datës së skadencës të certifikatës së mëparshme mjekësore në rastin e rivalidimit të saj.
3. Ekzaminimet për rivalidimin e një certifikate mjekësore mund të kryhen deri në 45 ditë përpara datës së skadencës së certifikatës mjekësore.
4. Në rast se kontrollori i trafikut ajror nuk e kryen ekzaminimin për rivalidimin, në datën në të cilën certifikata skadon, do të kërkohet një ekzaminim rinovues.
5. Certifikata mjekësore mund të kufizohet, pezullohet ose anulohet në çdo kohë nëse e kërkojnë kushtet mjekësore të mbajtësit të saj.

Neni 17

Rënia e shëndetit mjekësor

1. Mbajtësi i licencës:
 - a) duhet të mos ushtrojë privilegjet e licencës së tij në çdo kohë kur ai është i vetëdijshëm për ndonjë rënie të shëndetit mjekësor, e cila mund ta bëjë atë të paaftë për të ushtruar me siguri privilegjet e licencës;
 - b) duhet të njoftojë ofruesin përkatës të shërbimit të lundrimit ajror që ai është bërë i vetëdijshëm për rënien e shëndetit mjekësor ose është nën ndikimin e ndonjë substance ose medikamenti psikoaktiv, i cili mund ta bëjë atë të paaftë për të ushtruar me siguri privilegjet e licencës.
2. Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror duhet të ndërtojë procedura për të administruar ndikimet operationale në rastet e rënies së shëndetit mjekësor dhe të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil, kur një mbajtës licence është vlerësuar i papërshtatshëm nga ana mjekësore.
3. Procedurat që i referohen paragrafit 2 duhet të aprovohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

KAPITULLI IV

KËRKESAT PËR ORGANIZATAT E TRAJNIMIT

Neni 18

Certifikimi i organizatave të trajnimit

1. Aplikimet për certifikimin e organizatave të trajnimit duhet të dorëzohet tek Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me procedurat e ndërtuara nga ky autoritet.
2. Organizatat e trajnimit duhet të demonstrojnë me dokumente që ato kanë personel të mjaftueshëm dhe janë të pajisura me mjetet e duhura dhe operojnë një ambient të përshtatshëm për ofrimin e trajnimit të domosdoshëm që studentët dhe kontrollorët e trafikut ajror të fitojnë dhe të mbajnë licencat e tyre.
3. Organizatat e trajnimit duhet të garantojnë të drejta hyrjeje në godinat dhe ambientet përkatëse për çdo person të autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të ekzaminuar regjistrat përkatës, të dhënat, procedurat dhe çdo material përkatës që lidhet me kryerjen e detyrave mbikëqyrëse të Autoritetit të Aviacionit Civil.

Neni 19

Sistemi i administrimit të organizatave të trajnimit

Organizatat e trajnimit:

- a) duhet të kenë një sistem eficient administrimi dhe personel të mjaftueshëm me kualifikimet dhe eksperiencën përkatëse për të ofruar trajnim në përputhje me këtë rregullore;
- b) duhet të përcaktojë qartë linjat e përgjegjësisë së sigurisë në gjithë organizatën e aprovuar të trajnimit, duke përfshirë një përgjegjësi direkte për sigurinë mbi pjesën, administratës së lartë drejtuese;
- c) duhet të kenë në dispozicion mjetet, pajisjet e domosdoshme dhe akomodimin në përshtatje me tipin e trajnimit të ofruar;
- d) duhet të japë prova të sistemit të administrimit të cilësisë si pjesë e sistemit të administrimit të ngritur për të monitoruar përputhshmërinë dhe mjaftueshmërinë e sistemeve dhe procedurave, të cilat sigurojnë që shërbimet e trajnimit të ofruar përmbushin kërkesat e vendosura në këtë rregullore;
- e) duhet të përfshijnë një sistem për ruajtjen e regjistrave që lejojnë ruajtjen e mjaftueshme dhe gjetjen e sigurt të dokumentacionit mbi aktivitetet përkatëse;
- f) duhet të demonstrojë që financimi i mjaftueshëm është në dispozicion për të kryer trajnimin në përputhje me këtë rregullore dhe që aktivitetet të kenë mbulimin e mjaftueshëm sigures në përputhje me natyrën e trajnimit të ofruar.

Neni 20

Kërkesat për kurse trajnimi, plane fillestare dhe njësie trajnimi dhe skema kompetence njësie

1. Organizatat e trajnimit duhet të paraqesin pranë Autoritetit të Aviacionit Civil, metodologjinë që ata do të përdorin për të vendosur detajet e përmbajtjes, organizimin dhe kohëzgjatjen e kurseve të trajnimit dhe atje ku zbatohet planet e trajnimit të njësisë dhe skemat e kompetencës së njësisë.
2. Kjo do të përfshijë mënyrën se si organizohen provimet dhe vlerësimet. Për provimet që lidhen me trajnimin fillestar, duke përfshirë trajnimin në simulator, kualifikimet e ekzaminuesve dhe vlerësuesve duhet të tregohen me detaje.

KAPITULLI V

KËRKESAT PËR AUTORITETIN E AVIACIONIT CIVIL

Neni 21

Pavarësia e Autoritetit të Aviacionit Civil

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të jetë i pavarur nga ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror dhe organizatat e trajnimit. Kjo pavarësi duhet të arrihet nëpërmjet ndarjes së mjaftueshme, të paktën në nivel funksional, midis Autoritetit të Aviacionit Civil dhe ofruesve të tillë. Organet kontrolluese të shtetit duhet të garantojë që Autoriteti i Aviacionit Civil t'i ushtrojë kompetencat e tij në mënyrë të paanshme dhe transparente.
2. Ministria e Punëve Publike dhe Transportit duhet të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil për emrat dhe adresat e autoriteteve të Aviacionit Civil, si edhe çdo ndryshim të tyre.

Neni 22

Detyrat e Autoritetit të Aviacionit Civil

1. Për të siguruar nivelet e kompetencës të domosdoshme që kontrollorët e trafikut ajror të kryejnë punën e tyre me standarde të larta sigurie, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mbikëqyrë dhe monitorojë procesin e trajnimit të tyre.
2. Detyrat e Autoritetit të Aviacionit Civil duhet të përfshijnë:

- a) lëshimin dhe anulimin e licencave, kategorive dhe miratimeve për të cilat është kryer trajnimi dhe vlerësimi përkatës nën përgjegjësinë e Autoritetit të Aviacionit Civil;
- b) rivalidimin, rinovimin dhe pezullimin e kategorive dhe miratimeve, privilegjet e të cilave janë ushtruar nën përgjegjësinë e Autoritetit të Aviacionit Civil;
- c) certifikimin e organizatave të trajnimit;
- d) aprovimin e kurseve të trajnimit, planeve të trajnimit të njësive dhe skemat e kompetencës së njësive;
- e) aprovimin e ekzaminuesve dhe vlerësuesve të kompetencës;
- f) monitorimin dhe auditimin e sistemeve të trajnimit;
- g) ndërtimin e mekanizmave të përshtatshëm të apelit dhe komunikimit;
- h) aprovimin e nevojës për nivelin e zgjeruar (niveli 5) të zotërimit të gjuhës angleze në përputhje me nenin 13(5);
- i) aprovimin e procedurave lidhur me rënien e shëndetit mjekësor në përputhje me nenin 17(3).

Neni 23

Lëshimi dhe mbajtja e licencave, kategorive, miratimeve dhe certifikatave

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ndërtojë procedura për aplikimin dhe lëshimin, rinovimin dhe rivalidimin e licencave, miratimeve shoqëruese dhe certifikatave mjekësore.
2. Me marrjen e një aplikimi, AAC-ja duhet të verifikojë nëse aplikanti i plotëson kërkesat e kësaj rregulloreje.
3. Kur provohet që aplikanti i plotëson kërkesat e kësaj rregulloreje, AAC-ja duhet të lëshojë, të rinovojë ose të rivalidojë licencën përkatëse, kategoritë dhe miratimet shoqëruese ose certifikatën mjekësore të tij.
4. Licenca e lëshuar nga AAC-ja duhet të përmbajë të gjitha elementet e përcaktuara në aneksin I.
5. Kur një licencë lëshohet në një gjuhë ndryshe nga anglishtja, ajo duhet të përmbajë edhe një përkthim në anglisht të elementeve të përcaktuara në aneksin I.

Neni 24

Vlerësimi i kompetencës

1. AAC-ja duhet të aprovojë mbajtësit e licencës së KTA-së që janë caktuar të veprojnë si ekzaminues kompetence ose vlerësues kompetence për trajnimin në njësi dhe në vazhdimësi.
2. Aprovimi duhet të jetë i vlefshëm për një periudhë të rinovueshme prej 3 vjetësh.

Neni 25

Mbajtja e dokumentacionit

AAC-ja duhet të sigurojë që është krijuar dhe mirëmbajtur një bazë të dhënash që liston kompetencat e të gjithë mbajtësve të licencave nën përgjegjësinë e tij dhe datat e vlefshmërisë së miratimeve të tyre.

Neni 26

Shkëmbimi i informacionit

Me respektin e duhur ndaj konfidencialitetit të përcaktuar në nenin 15(3) të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit të MPPT-së, AAC-ja duhet të shkëmbejë informacionin e duhur midis autoriteteve të tjera dhe të ndihmojnë njëri-tjetrin, në mënyrë që të sigurojnë zbatimin efektiv të kësaj rregulloreje, veçanërisht në rastet e përfshirjes në lëvizjen e lirë të kontrollorëve të trafikut ajror brenda vendeve të Bashkimit Evropian.

Neni 27

Procedurat për certifikimin e organizatave të trajnimit

1. AAC-ja duhet të ndërtojë procedura për aplikimin, lëshimin dhe mbajtjen e vlefshmërisë së certifikatave të organizatave të trajnimit.

2. AAC-ja duhet të lëshojë certifikata kur organizata e trajnimit aplikante përmbush kërkesat e parashtruara në kapitullin IV.

3. Certifikata mund të lëshohet për çdo tip trajnimi ose e kombinuar me shërbime të tjera të lundrimit ajror, përmes së cilës do të certifikohen si një paketë shërbimesh tipi i trajnimit dhe tipi shërbimit të lundrimit ajror.

4. Certifikata duhet të specifikojë informacionin në aneksin IV.

Neni 28

Monitorimi i aktiviteteve të organizatave të trajnimit dhe detyrimi

1. AAC-ja duhet të monitorojë përputhshmërinë me kërkesat dhe kushtet bashkëngjitur certifikatës së organizatës së trajnimit.

2. AAC-ja duhet të auditojë rregullisht organizatën e trajnimit, me synimin për të garantuar përputhshmërinë efektive me standardet e përcaktuara në këtë rregullore.

3. Përveç auditeve të planifikuara, AAC-ja mund të kryejë edhe inspekte të palajmëruara për të kontrolluar ose testuar përputhshmërinë me kërkesat që përmbahen në këtë rregullore.

4. Nëse AAC-ja konstaton që mbajtësi i një certifikate të organizatës së trajnimit nuk i përmbush më kërkesat apo kushtet bashkëngjitur certifikatës së tij, ai duhet të marrë masat e duhura detyruese, të cilat mund të përfshijnë mbylljen e certifikatës.

5. Certifikatat e lëshuara në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje duhet të njihen reciprokisht nga autoritetet e tjera.

Neni 29

Njohja e licencave

1. AAC-ja duhet të njohë licencat e kontrollorëve dhe student-kontrollorëve të trafikut ajror dhe kategorive, miratimet e kategorive dhe miratimet e gjuhës angleze bashkëngjitur, si edhe certifikatat mjekësore shoqëruese të lëshuara nga shtetet e tjera në përputhje me këtë rregullore.

Sidoqoftë, kur shteti ka aplikuar një limit moshe më të ulët se 21 vjeç në vijim të nenit 9(3), e drejta e ushtrimit të privilegjeve të mbajtësit të licencës së kontrollorit të trafikut ajror do të kufizohet për në territorin e atij shteti që ka lëshuar licencën derisa mbajtësi të mbushë moshën 21 vjeç.

Në rastet kur një mbajtës licence ushtron privilegjet e licencës në një shtet tjetër, ndryshe nga ai në të cilin është lëshuar licenca, mbajtësi i licencës duhet të ketë të drejtën ta shkëmbejë licencën e tij me një licencë të lëshuar në atë shtet ku janë ushtruar privilegjet, pa imponuar kushte të tjera shtesë, në qoftë se ai shtet zbaton kërkesat që përmbahen në këtë rregullore.

Për të dhënë një miratim njësie, AAC-ja duhet t'i kërkojë aplikantit që të përmbushë kushtet e veçanta që shoqërojnë këtë miratim, duke specifikuar njësinë, sektorin ose pozicionin e punës. Kur ndërtohen planet e trajnimit të njësisë, organizata e trajnimit duhet të marrë në konsideratë kompetencat dhe eksperiencën të kërkuara ndaj aplikantit.

2. AAC-ja duhet të aprovojë ose të refuzojë plane trajnimi njësie që përmbajnë trajnimin e propozuar për aplikantin jo më vonë se 6 javë pas paraqitjes së dokumentacionit, pa paragjykim ndaj vonesës që rezulton nga ndonjë apelim që mund të kërkohej. AAC-ja duhet të sigurojë që janë respektuar parimet e mosdiskriminimit dhe proporcionalitetit.

KAPITULLI VI KËRKESA FINALE

Neni 30

Përputhja me kërkesat themelore

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kryejë një vlerësim të sistemit të licencimit të kontrollorit

të trafikut ajror të ngritur me anë të kësaj rregulloreje dhe të përmirësimeve të mëtejshme të domosdoshme drejt një “përjasje të sistemit total të aviacionit” dhe të vendosë përputhshmëri të plotë me kërkesat themelore, siç përshkruhet në aneksin V(b) të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit të MPPT-së, me synimin për të dorëzuar një opinion në Komisionin Evropian, duke përfshirë amendimet e mundshme të kësaj rregulloreje.

Neni 31 **Shmangiet**

1. Duke devijuar nga neni 11 i kësaj rregulloreje, nëse shteti ka vendosur miratime kombëtare kategorish, ai mund të vazhdojë të aplikojë kërkesat përkatëse të legjislacionit të vet kombëtar në fuqi në datën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

2. Duke devijuar nga neni 12 i kësaj rregulloreje, nëse shteti ka siguruar që privilegjet e një miratimi njësie të ushtrohen vetëm nga mbajtësit e licencës nën një moshë të dhënë, atëherë ai mund të vazhdojë të aplikojë kërkesat përkatëse të legjislacionit të vet kombëtar në fuqi në datën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

3. Kur shteti vendos të aplikojë devijimet e përmendura në paragrafët 1 dhe 2, ai duhet të njoftojë Komisionin Evropian dhe AAC-në.

Neni 32 **Dispozita kalimtare**

1. Duke devijuar nga aneksi II, pjesa A e kësaj rregulloreje, organizatat e trajnimit mund të vazhdojnë të zbatojnë planet e trajnimit të përcaktuara në “Udhëzimin e drejtorit ekzekutiv të AAC-së nr. 414/1, datë 2.4.2010 “Për manualin e licencimit të kontrollorëve të trafikut ajror”, bazuar mbi botimin e 10 dhjetorit 2004 të Eurokontrollit “Trajnimi fillestar i përmbajtjes thelbësore të përbashkët”, për një periudhë prej 1 viti pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

2. Licencat, kategoritë, miratimet, certifikatat mjekësore dhe certifikatat për organizatat e trajnimit të lëshuara në përputhje me kërkesat përkatëse të legjislacionit kombëtar në datën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, duhet të supozohet e lëshuar në përputhje me këtë rregullore.

3. Aplikantët për licenca, kategori, miratime, certifikata mjekësore ose certifikata për organizata trajnimi, që dorëzojnë aplikimin e tyre para datës së hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje dhe nuk iu është lëshuar një licencë, kategori, miratim, certifikatë mjekësore ose certifikatë për organizatë trajnimi, duhet të demonstrojnë përputhshmërinë me kërkesat e kësaj rregulloreje para marrjes së licencës, kategorisë, miratimit, certifikatës mjekësore ose certifikatës së organizatës së trajnimit.

4. Nëse organizatat e trajnimit kanë aplikuar për t’u certifikuar nëpërmjet një agjencie, përpara datës së hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, në përputhje me nenin 4, agjencia duhet të përfundojë procesin e certifikimit në koordinim me AAC-në dhe të transferojë të gjitha dosjet përkatëse tek AAC-ja për lëshimin e certifikatës.

5. AAC-ja, e cila ka përgjegjësi për mbikëqyrjen e sigurisë së organizatave të trajnimit në përputhje me nenin 4, duhet ta ushtrojë këtë funksion 6 muaj pas datës së hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

ANEKSI I **SPECIFIKIMET PËR LICENCËN**

Licencat e lëshuara në përputhje me këtë rregullore duhet të përputhen me specifikimet e mëposhtme:

1. Detajet

1.1. Detajet e mëposhtme duhet të shfaqen në licencë, shenja (*) tregon që ai element duhet të jetë i përkthyer në anglisht:

- a) *emri i autoritetit që lëshon licencën (i theksuar);
- b) *titulli i licencës (i theksuar);
- c) numri serial i licencës, numër arab, i dhënë nga autoriteti që lëshon licencën;

- d) emri i plotë i mbajtësit (në alfabetin romak);
 - e) data e lindjes;
 - f) kombësia e mbajtësit;
 - g) firma e mbajtësit;
 - h) *certifikimi lidhur me vlefshmërinë dhe autorizimin që mbajtësi të ushtrojë privilegjet sipas licencës, që tregon:
 - i) kategoritë, miratimet e kategorive, miratimet e gjuhës, miratimet për instruktor dhe miratimet e njësive;
 - ii) data e lëshimit për herë të parë;
 - iii) datat në të cilat skadon vlefshmëria e tyre;
 - i) firma e administratorit të licencimit dhe data e lëshimit të licencës;
 - j) firma dhe vula e autoritetit që lëshon licencën.
- 1.2. Licenca duhet të shoqërohet nga një certifikatë e vlefshme mjekësore.
2. Materiali
- Duhet të përdoret letër dhe material i cilësisë së parë dhe elementet e detajuara në pikën 1 duhet të duken qartë në të.
3. Ngjyra
- 3.1 Kur është përdorur i njëjti material me ngjyrë për të gjitha licencat e lëshuara nga AAC-ja, ngjyra duhet të jetë e bardhë.
- 3.2 Kur licencat lidhur me aviacionin, të lëshuara nga AAC-ja, kanë një dallim ngjyrash, ngjyra e licencës së kontrollorit dhe student-kontrollorit të trafikut ajror duhet të jetë e verdhë.

ANEKSI II KËRKESAT E TRAJNIMIT PJESA A

KËRKESAT PËR TRAJNIMIN FILLESTAR TË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

Trajnimi fillestar duhet të sigurojë që student-kontrollorët e trafikut ajror të arrijnë të paktën objektivat për trajnimin bazë dhe të kategorisë, siç përshkruhet në dokumentin e Eurokontrollit “Specifikim për përmbajtjen thelbësore të përbashkët të trajnimit fillestar të KTA-së”, botim i 21 tetorit 2008, në mënyrë që kontrollorët e trafikut ajror të jenë të aftë për të drejtuar trafikun ajror në një mënyrë të sigurt, të shpejtë dhe eficiente.

Trajnimi fillestar duhet të mbulojë lëndët e mëposhtme: ligji për aviacionin, menaxhimi i trafikut ajror, duke përfshirë procedurat për bashkëpunimin civilo-ushtarak, meteorologjinë, lundrimin ajror, pajisjet e avionit dhe parimet e fluturimit, duke përfshirë komunikimin dhe mirëkuptimin midis kontrollorit të trafikut ajror dhe pilotit, faktorët njerëzorë, sistemet dhe pajisjet aeronautike, mjedisin profesional, parimet e sigurisë dhe të kulturës së sigurisë, sistemet e administrimit të sigurisë, situatat e pazakonta/emergjente, sistemet e degraduara dhe njohuritë linguistike, duke përfshirë radiotelefoninë dhe frazeologjinë.

Lëndët duhet të përvetësohen në një mënyrë të tillë që ato të përgatisin aplikantët për tipa të ndryshëm shërbimesh të trafikut ajror dhe të vënë theksin mbi aspektet e sigurisë. Trajnimi fillestar duhet të konsistojë në kurse teorike dhe praktike, duke përfshirë simulimin, dhe kohëzgjatja e tij do të përcaktohet në planet e aprovuara të trajnimit fillestar. Aftësitë e fituara duhet të sigurojnë që kandidati mund të konsiderohet kompetent për të drejtuar situata komplekse dhe të një trafiku të dendur, duke lehtësuar kalimin drejt trajnimit të njësive.

Pas trajnimit fillestar duhet të vlerësohet kompetenca e kandidatit nëpërmjet provimeve përkatëse ose të një sistemi vlerësimi të vazhdueshëm.

PJESA B KËRKESAT PËR TRAJNIMIN E NJËSISË SË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

Planet e trajnimit të njësisë duhet të detajojnë proceset dhe kohën e kërkuar për të lejuar aplikimin e procedurave të njësisë në hapësirën lokale nën mbikëqyrjen e një instruktori për trajnimin në vendin e punës. Plani i aprovuar duhet të përfshijë ndikimet e të gjitha elementeve të sistemit të vlerësimit të kompetencës, duke përfshirë rregullimet e punës, vlerësimin e progresit dhe provimin, së bashku me procedurat për njoftimin e Autoritetit të Aviacionit Civil. Trajnimi i njësisë mund të përmbajë elemente të caktuara të trajnimit fillestar, të cilat janë specifike për kushtet lokale.

Gjatë trajnimit të njësisë kontrollorët e trafikut ajror duhet të trajnohen mjaftueshëm mbi sigurinë, sigurimin dhe administrimin e krizave.

Kohëzgjatja e trajnimit të njësisë duhet të përcaktohet në planin e trajnimit të njësisë. Aftësitë e kërkuara duhet të vlerësohen nëpërmjet provimeve përkatëse ose një sistemi vlerësimi të vazhdueshëm nga ekzanimues ose vlerësues kompetence të aprovuar, të cilët duhet të jenë të paanshëm dhe objektivë në gjykimet dhe vlerësimet e tyre. Prandaj, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ndërtojë mekanizma apelimi për të garantuar trajtimin e ndershëm të kandidatëve.

PJESA C KËRKESAT PËR TRAJNIMIN NË VAZHDIMËSI TË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

Kategoritë dhe miratimet e njësisë në licencat e kontrollorëve të trafikut ajror duhet të mbahen të vlefshme nëpërmjet trajnimeve të vazhdueshme të aprovuara, të cilat konsistojnë në trajnimin për ruajtjen e aftësive të kontrollorëve të trafikut ajror, kurset rifreskuese, trajnimi për emergjencat dhe trajnimi linguistik.

Gjatë trajnimit në vazhdimësi kontrollorët e trafikut ajror duhet të trajnohen mjaftueshëm mbi sigurinë, sigurimin dhe administrimin e krizave.

Trajnimi në vazhdimësi do të konsistojë në kurse teorike dhe praktike së bashku me simulimin. Për këtë qëllim, organizata e trajnimit duhet të ndërtojë skemat e kompetencës së njësisë duke detajuar proceset, metodën dhe kohën e nevojshme për të siguruar trajnimin e vazhdueshëm dhe për të demonstruar kompetencën e duhur. Këto skema duhet të rishikohen dhe aprovohen të paktën çdo 3 vjet. Kohëzgjatja e trajnimit në vazhdimësi duhet të vendoset në përputhje me nevojat funksionale të kontrollorëve të trafikut ajror që punojnë në atë njësi, në veçanti nën dritën e ndryshimeve ose ndryshimeve të planifikuara të procedurave ose pajisjet, ose nën dritën e të gjitha kërkesave të administrimit të sigurisë. Kompetenca e çdo kontrollori të trafikut ajror duhet të vlerësohet siç duhet të paktën çdo 3 vjet. Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror duhet të sigurojë që zbatohen mekanizmat për garantuar trajtim të ndershëm të mbajtësve të licencës kur vlefshmëria e miratimeve të tyre nuk mund të zgjatet.

ANEKSI III
KËRKESAT PËR ZOTËRIMIN E GJUHËS ANGLEZE

Nivelet e zotërimit të gjuhës angleze: ekspert, i zgjeruar dhe operacional

Niveli	Shqiptimi Përdor një dialekt dhe theks të kuptueshëm për komunitetin aeronautik	Struktura Strukturat gramatikore dhe modelet e fjalisë përcaktohen nga funksionet e gjuhës sipas detyrës	Fjalori	Rrjedhshmëria	Të kuptuarit	Bashkëbisedimi
Ekspert 6	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, tashmë nuk interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit të gjuhës, megjithëse të ndikuara nga gjuha amtare ose variantet rajonale	Që të dyja strukturat gramatikore bazike dhe komplekse dhe strukturat e fjalisë janë të kontrolluara në mënyrë të qëndrueshme	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë të mjaftueshme për të komunikuar efektivisht në një shkallë të gjerë mbi tema të njohura dhe të panjohura. Fjalori është idiomatik, me ngjyrim dhe i ndjeshëm për t'u regjistruar	I aftë për të folur gjatë, pa vështirësi me një rrjedhshmëri natyrale. E folur rrjedhshëm për efekte stilistike, p.sh., për të theksuar një çështje. Përdor spontanisht shenjat e duhura të ligjëratës dhe lidhëzat	Të kuptuarit e saktë gati të të gjithë përmbajtjes, duke përfshirë kuptimin e hollësive gjuhësore dhe kulturore	Bashkëbisedon me lehtësi gati në të gjitha situatat. Është i ndjeshëm ndaj sugjerimeve verbale dhe joverbale dhe reagon siç duhet ndaj tyre
I zgjeruar 5	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, rrallë interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit e gjuhës, megjithëse të ndikuara nga gjuha amtare ose variantet rajonale	Që të dyja strukturat gramatikore komplekse dhe bazike dhe strukturat e fjalisë janë të kontrolluara në mënyrë të qëndrueshme. Strukturat komplekse janë tentuar, por me gabime të cilat ndonjëherë interferojnë me kuptimin	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë të mjaftueshme për të komunikuar efektivisht mbi tema konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me detyrën. Parafrazon suksesshëm dhe në mënyrë të qëndrueshme. Fjalori ndonjëherë është idiomatik	I aftë për të folur gjatë, me lehtësi relative mbi tema të njohura, por që mund të mos ketë rrjedhshmërinë e një pajisjeje stilistike. Mund të përdorë shenjat e duhura të ligjëratës dhe lidhëset	Të kuptuarit e saktë të temave konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me punën dhe kryesisht i saktë kur folësi përballet me një komplikim gjuhësor ose situata të papritura. I aftë për të kuptuar një rang të gjerë bisedash (dialekte) ose regjistrime	Reagimet janë të menjëhershme, të përshtatshme dhe informuese. Menaxhon me efektivitet marrëdhënien folës-dëgjues
Operacional 4	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, janë ndikuar nga gjuha amtare ose variantet rajonale, por vetëm ndonjëherë interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit	Strukturat gramatikore bazë dhe strukturat e fjalisë janë përdorur në mënyrë krijuese dhe zakonisht janë mirëkontrolluar. Gabime mund të ndodhin, veçanërisht në situata të pazakonta ose të papritura, por që rrallë interferojnë me kuptimin	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë zakonisht të mjaftueshme për të komunikuar efektivisht mbi tema konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me detyrën. Shpesh mund të parafranojnë me sukses kur mungon fjalori në rrethana të pazakonta ose të papritura	Prodhon zgjatje të gjuhës deri në ritmin e duhur. Mund të ketë humbje rastësore të rrjedhshmërisë mbi kalimin nga e folura ritreguese ose formuluese të biseda spontane, por që nuk e shmang komunikimin efektiv. Mund të kufizojë përdorimin e shenjave të ligjëratës dhe lidhëzave	Të kuptuarit është kryesisht i saktë mbi temat konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me punën ku theksi i përdorur është i kuptueshëm për një komunitet ndërkombëtar përdoruesish. Kur folësi përballet me vështirësi gjuhësore ose me një varg të papritur ngjarjesh, të kuptuarit mund të jetë më i ngadalshëm ose të kërkojë strategji sqarimi	Reagimet zakonisht janë të duhura, të përshtatshme dhe të menjëhershme dhe informuese. Nis dhe ruan shkëmbimet, madje edhe kur trajtohen vargje ngjarjesh të papritura. Trajton mjaftueshëm keqkuptimet e dukshme duke kontrolluar, konfirmuar ose sqaruar

Niveli i zotërimit të gjuhës: paraoperacional, elementar dhe paraelementar

Niveli	Shqiptimi	Struktura	Fjalori	Rrjedhshmëria	Të kuptuarit	Bashkëbisedimi
--------	-----------	-----------	---------	---------------	--------------	----------------

	Përdor një dialekt dhe theks të kuptueshëm për komunitetin aeronautik	Strukturat gramatikore dhe modelet e fjalisë përcaktohen nga funksionet e gjuhës sipas detyrës				
Paraoperacional 3	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, janë ndikuar nga gjuha amtare ose variantet rajonale dhe shpesh interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit	Strukturat gramatikore dhe modelet e fjalisë që së bashku me situatat e parashikuara nuk kontrollohen gjithmonë. Gabimet interferojnë shpesh me kuptimin	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë zakonisht të mjaftueshme për të komunikuar efektivisht mbi tema konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me detyrën, por shkalla është e kufizuar dhe zgjedhja e fjalëve shpesh është e papërshtatshme. Shpesh nuk është në gjendje të parafranojë suksesshëm kur mungon fjalori	Prodhon zgjatje të gjuhës deri në ritmin e duhur, por frazimi dhe ndalesat shpesh janë të papërshtatshme. Hezitimet dhe ngadalësimet në përpunimin e gjuhës mund të shmangin komunikimin efektiv. Plotësuesit janë të shkëputur	Të kuptuarit është shpesh i saktë mbi temat konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me punën, ku theksi i përdorur është i kuptueshëm sa duhet për një komunitet ndërkombëtar përdoruesish. Mund të dështojë të kuptojë një komplikim gjuhësor ose një varg ngjarjesh të papritura	Reagimet janë ndonjëherë të duhurat, të përshtatshme dhe të menjëhershme dhe informuese. Mund të nisë dhe ruajë shkëmbime me lehtësi të mjaftueshme mbi tema të njohura dhe në situata të pritshme. Përgjithësisht e pamjaftueshme kur trajtohet një varg ngjarjesh të papritura
Elementar 2	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, janë ndikuar mjaft nga gjuha amtare ose variantet rajonale dhe zakonisht interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit	Shfaq vetëm kontroll të kufizuar mbi disa struktura të thjeshta gramatikore dhe modelet fjalish të memorizuara	Diapazon i kufizuar fjalori që konsiston vetëm në fjalë dhe fraza të kufizuara të memorizuara	Mund të prodhojë mënyra të foluri shumë të shkurtra, të izoluara, të memorizuara, me pauza të shpeshta dhe një përdorim i hutuar i plotësuesve për të kërkuar shprehje dhe për të artikuluar fjalë më pak të njohura	Të kuptuarit është i kufizuar për fraza të izoluara, të memorizuara kur ato artikulohen me kujdes dhe ngadalë	Koha e reagimit e ngadalë dhe shpesh e papërshtatshme. Bashkëbisedim i kufizuar për komunikimin e thjeshtë rutinë
Paraelementar 1	Shqipton në një nivel poshtë atij elementar	Vepron në një nivel poshtë atij elementar	Vepron në një nivel poshtë atij elementar	Vepron në një nivel poshtë atij elementar	Kupton në një nivel poshtë atij elementar	Bashkëbisedon në një nivel poshtë atij elementar

ANEKSI IV
SPECIFIKIMET PËR CERTIFIKATAT E ORGANIZATAVE TË TRAJNIMIT

Certifikatat e organizatave të trajnimit të lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me këtë rregullore duhet të specifikojë:

Autoritetin kompetent që lëshon certifikatën;
Emrin dhe adresën e aplikantit;
Tipin e trajnimit/shërbimit që ofron për të cilin është certifikuar;
Një deklaratë e përputhshmërisë së aplikantit me kërkesat e përcaktuara në kapitullin V;
Data e lëshimit dhe periudha e vlefshmërisë së certifikatës.

SHKURTIME

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
DMSHLA	Drejtoria e Mbikëqyrjes së Shërbimit të Lundrimit Ajror
Eurokontroll	Agjencia Evropiane për Sigurinë e Shërbimeve të Lundrimit Ajror
ITVP	Instruktor për trajnimin në vendin e punës
KTA	Kontrollor i trafikut ajror
TVP	Trajnim në vendin e punës