

URDHËR¹
Nr. 91, datë 21.2.2019

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE TEKNIKE
DHE PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME LICENCAT DHE
CERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR**

(Ndryshuar me urdhrin nr. 178, datë 8.4.2021)

(i përditësuar)

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të nenit 9, pika 1 (d), të ligjit 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohet Autoritetit i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

3. Urdhri i ministrit përgjegjës për transportin nr. 117, datë 23.10.2012 “Për rregullat e detajuara për licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror” shfuqizohet.

4. Rregullorja e miratuar me këtë urdhër do të jetë e detyrueshme të aplikohet nga Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror, 9 muaj pas hyrjes në fuqi të këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

**MINISTRI I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

RREGULLORE

**MBI PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE TEKNIKE DHE PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE NË
LIDHJE ME LICENCAT DHE CERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR**

Neni 1

Qëllimi dhe fusha e zbatimit

1. Kjo Rregullore përcakton rregullat e detajuara për:

a) kushtet për lëshimin, pezullimin dhe anulimin e licencave, kategorive përkatëse dhe miratimeve të kontrollorëve të trafikut ajror dhe të student-kontrollorëve të trafikut ajror, si dhe privilegjet dhe përgjegjësitë e atyre që i mbajnë ato;

b) kushtet për lëshimin, kufizimin, pezullimin dhe anulimin e certifikatave mjekësore të kontrollorëve të trafikut ajror dhe të student-kontrollorëve të trafikut ajror, privilegjet, si dhe përgjegjësitë e atyre që i mbajnë ato;

c) certifikimin e ekzaminuesve aero-mjekësor dhe qendrave aero-mjekësore për kontrollorët e trafikut ajror dhe student-kontrollorët e trafikut ajror;

d) certifikimin e organizatave trajnuese të kontrollorit të trafikut ajror;

e) kushtet për vlefshmërinë, rivlefshmërinë, rinovimin dhe përdorimin e këtyre licencave dhe certifikatave.

¹ Ky urdhër përaftron Rregulloren e Komisionit Evropian 2015/340 e datës 20 shkurt 2015 që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror në pajtim me Rregulloren (EC) nr. 216/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit dhe që shfuqizon Rregulloren (BE) nr. 805/2011, Fletore Zyrtare e BE L.63, datë 6.3.2015, f. 1.

2. Kjo Rregullore do të zbatohet, për:

a) student kontrollorët e trafikut ajror dhe kontrollorët e trafikut ajror që ushtrojnë funksionet e tyre brenda fushëveprimit të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror";

b) personat dhe organizatat e përfshira në licencimin, trajnimin, testimin, kontrollin, ekzaminimin dhe vlerësimin mjekësor të aplikantëve në përputhje me këtë Rregullore.

Neni 2

Pajtueshmëria me kërkesat dhe procedurat

(Ndryshuar pika 4 me urdhrin nr. 178, datë 8.4.2021)

1. Student-kontrollorët e trafikut ajror, kontrollorët e trafikut ajror dhe personat e përfshirë në licencimin, trajnimin, testimin, kontrollin, ekzaminimin dhe vlerësimin mjekësor të aplikantëve të referuar në nenin 1(2)(a) dhe (b) kualifikohen dhe licencohen në përputhje me dispozitat e anekseve I, III dhe IV nga Autoriteti i Aviacionit Civil, siç përcaktohet në nenin 6.

2. Organizatat e referuara në nenin 1(2)(b) kualifikohen në përputhje me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në anekset I, III dhe IV do të certifikohen nga autoriteti kompetent i referuar në nenin 6.

3. Certifikimi mjekësor i personave të referuar në nenin 1(2)(a) dhe (b) do të jetë në pajtim me kërkesat teknike dhe procedurat administrative të përcaktuara në anekset III dhe IV.

4. Për kontrollorët e trafikut ajror, që synojnë të ofrojnë shërbime të trafikut ajror në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë, pranë ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror të Republikës së Shqipërisë, por që vendi kryesor i operimit dhe zyra e tyre e regjistrimit (nëse kanë), ndodhet jashtë territorit ku aplikohet kjo rregullore (ose ekuivalentja e saj në BE), do të njihet licenca e tyre, kur ata mbajnë një licencë të kontrollorit të trafikut ajror të lëshuar nga një vend anëtar i Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO), në përputhje me aneksin 1 të Konventës së Çikagos. Me njohjen e licencës, këta kontrollorë konsiderohen të licencuar, në përputhje me paragrafin 1 të kësaj rregulloreje.

Detyrat dhe funksionet e caktuara për kontrollorët e trafikut ajror të referuar në nënparagrafin e parë nuk do të tejkalojnë privilegjet e licencës së lëshuar nga vendi i tretë, jashtë ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe.

5. Instrukturët dhe vlerësuesit, të punësuar nga një organizatë trajnuese e ndodhur jashtë territorit të aplikimit të kësaj rregulloreje, pra RSH-së apo një shteti të ZPEA-së në referencë të Marrëveshjes Shumëpalëshe, do të mendohen se janë kualifikuar në përputhje me paragrafin 1, kur ata përmbushin dy kushtet e mëposhtme:

a) ata mbajnë një licencë të kontrollorit të trafikut ajror të lëshuar nga një vend i tretë, jashtë ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe në përputhje me aneksin 1 të Konventës së Çikagos me një kategori dhe nëse aplikohet, miratimi i kategorisë që i korrespondon atij për të cilin ata janë autorizuar për të instruktuar ose vlerësuar;

b) ata i kanë treguar autoritetit kompetent se në përputhje me nenin 6 ata kanë marrë trajnimin dhe kanë kaluar me sukses ekzaminimet dhe vlerësimet ekuivalente me ato të kërkuara nga pjesa KTA, nën pjesa D, seksioni 5, të përcaktuara në aneksin 1.

Privilegjet e referuara në nënparagrafin e parë do të specifikohen në një certifikatë të lëshuar nga një vend i tretë, jashtë ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe do të kufizohen për të ofruar instruksion dhe vlerësim për organizatat trajnuese që ndodhen jashtë territorit të aplikimit të kësaj rregulloreje.

6. Certifikatat e lëshuara në një vend të BE-së, ku zbatohet Rregullorja (BE) 2015/340 do të konsiderohen si të lëshuara sipas kërkesave të kësaj rregulloreje.

Neni 3

Ofrimi i shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror

1. Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror do të ofrohen vetëm nga kontrollorët e trafikut ajror të kualifikuar dhe të licencuar në përputhje me këtë Rregullore.

2. Në rastet kur shërbimet e kontrollit të trafikut ajrorë do të mundësohen nga personel ushtarak për publikun duhet të ofrohen në një nivel sigurie që është të paktën i barasvlershëm me nivelin e kërkuar të

parashikuara në kërkesat thelbësore të shtojcës V(b) të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 13.3.2015.

Neni 4

Përkufizimet

Për qëllime të kësaj Rregulloreje, do të aplikohen përkufizimet e mëposhtme:

1. “Ekzaminimi” nënkupton një test të formatizuar që vlerëson njohuritë dhe të kuptuarit e personit;
2. “Indikatori i ICAO-s për vendndodhjen” nënkupton grupin e kodit me katër shkronja të formuluar në përputhje me rregullat e parashikuara nga ICAO në manualin “DOC 7910” në versionin e fundit të përditësuar dhe të caktuar për vendndodhjen e një stacioni aeronautik të fiksuar;
3. “Instruktim gjatë trajnimit në vendin e punës” nënkupton fazën e trajnimit të njësisë gjatë të cilës rutinat dhe aftësitë e fituara më parë në lidhje me punën integrohen në praktikë nën mbikëqyrjen e një instruktori të kualifikuar të trajnimit në vendin e punës në një situatë trafiku të drejtpërdrejtë;
4. “Licencë” nënkupton një dokument të lëshuar dhe miratuar në përputhje me këtë Rregullore dhe që i jep të drejtën mbajtësit të ligjshëm të saj për të ushtruar privilegjet e kategorive dhe miratimeve që përmbahen aty;
5. “Kursi i trajnimit” nënkupton instruksionin teorik dhe/ose praktik të zhvilluar brenda një kuadri të strukturuar dhe të ofruar brenda një kohëzgjatje të përcaktuar;
6. “Material udhëzues (GM)” nënkupton materialin jo të detyrueshëm të zhvilluar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar që ndihmon për të ilustruar kuptimin e kriterëve ose specifikimeve që përdoren për ilustrimin e kësaj rregulloreje dhe për të mbështetur interpretimin e udhëzimit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror” dhe AMC-ve;
7. “Ministri” nënkupton ministrin përgjegjës për transportet;
8. “Miratimi i aftësisë gjuhësore” nënkupton deklaratën (vërtetimin) bashkëlidhur e që formon pjesë të një licence, duke treguar aftësinë gjuhësore të mbajtësit;
9. “Miratimi i vlerësuesit” nënkupton autorizimin e dhënë dhe që bën pjesë në licencë, duke treguar kompetencën e mbajtësit për të vlerësuar aftësitë praktike të student-kontrollorit të trafikut ajror dhe kontrollorit të trafikut ajror;
10. “Miratimi i njësisë” nënkupton autorizimin e dhënë dhe që përbën pjesë të një licence, që tregon indikatorin e vendndodhjes së ICAO-s dhe sektorin, grupin e sektorëve ose pozicionet e punës ku mbajtësi i licencës është kompetent për të punuar;
11. “Miratimi i instruktorit për pajisjen e trajnimit sintetike (STDI/IPTS)” nënkupton autorizimin e dhënë dhe që përbën pjesë të një licence, që tregon kompetencën e mbajtësit për të dhënë instruksion mbi pajisjet sintetike të trajnimit;
12. “Miratimi i instruktorit të trajnimit në vendin e punës (OJTI/ITVP)” nënkupton autorizimin e dhënë dhe që formon pjesë të një licence, që tregon kompetencën e mbajtësit për të dhënë instruksionin e trajnimit në vendin e punës dhe instruksionin mbi pajisjet trajnuese sintetike (STD/IPTS);
13. “Miratimi i kategorisë” nënkupton autorizimin e dhënë dhe që bëhet pjesë e një licence, që tregon kushtet specifike, privilegjet ose kufizimet që kanë të bëjnë me kategorinë përkatëse;
14. “Mjete të pranueshme të pajtueshmërisë (AMC)” nënkupton standardet jo të detyrueshme të miratuara nga EASA për të ilustruar mjetet me të cilat krijohet pajtueshmëria me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror”;
15. “Mjetet alternative të pajtueshmërisë” nënkupton një alternativë për një AMC ekzistuese ose një mjet i ri për të krijuar pajtueshmërinë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror”, si dhe rregullave të tij zbatuese për të cilat EASA nuk ka miratuar asnjë mjet alternativ pajtueshmërie;
16. “Njësia e kontrollit të trafikut ajror (ATC)” nënkupton një term të përgjithshëm që nënkupton ndryshe, qendrën e kontrollit të hapësirës ACC), njësinë e kontrollit të afrimit (APP) ose kullën e kontrollit të aerodromit (TWR);
17. “Objektivi i performancës” nënkupton një deklaratë të qartë dhe të kuptueshme të performancës të personit që ndërmerr trajnimin, kushtet në të cilat performanca ndodh dhe standardet që personi që ndërmerr trajnimin duhet të përmbushë;
18. “Organizata trajnuese” nënkupton një organizatë që është certifikuar nga autoriteti kompetent për të

ofruar një ose më shumë lloje trajnimi;

19. “Paaftësia e përkohshme” nënkupton një gjendje të përkohshme në të cilën mbajtësi i licencës ndalohej nga ushtrimi i privilegjeve të licencës kur kategoritë, miratimet dhe certifikata mjekësore e tij/saj janë të vlefshme;

20. “Pajisje trajnimi sintetike” nënkupton çdo lloj pajisje me të cilën imitohen kushtet operacionale, duke përfshirë simulatorët dhe trajnuesit me detyrë të pjesshme;

21. “Rinovimi” nënkupton aktin administrativ të marrë pasi një kategori, miratim ose certifikatë ka skaduar, dhe i cili rinovon privilegjet e kategorisë, miratimit ose certifikatës për një periudhë specifike që i nënshtrohet përmbushjes së kërkesave specifike;

22. “Rivlefshmëria” nënkupton aktin administrativ të marrë brenda periudhës së vlefshmërisë të një kategorie, miratimi ose certifikatë që lejon mbajtësin të vazhdojë të ushtrojë privilegjet e një kategorie, miratimi ose certifikatë për një periudhë specifike të mëtejshme që i nënshtrohet përmbushjes së kërkesave specifike;

23. “Saktori” nënkupton një pjesë të zonës së kontrollit dhe/ose pjesë të FIR ose të zonës së sipërme të fluturimit;

24. “Simulator” nënkupton një pajisje trajnimi sintetike që paraqet tiparet e rëndësishme të mjedisit real operacional dhe riprodhon kushtet operacionale nën të cilat personi që ndërmerr trajnimin mund të praktikojë detyrat në kohë reale në mënyrë direkte;

25. “Situatë emergjence” nënkupton një situatë serioze dhe të rrezikshme që kërkon veprime të menjëhershme;

26. “Situatë anormale” nënkupton rrethanat, duke përfshirë situatat e degraduara, të cilat nuk përjetojnë as në mënyrë rutinore, as zakonisht dhe për të cilat një kontrollor i trafikut ajror nuk ka zhvilluar aftësi automatike;

27. “Stres i incidentit kritik” nënkupton manifestimin e reagimeve të pazakonshme dhe/ose ekstreme emocionale, fizike dhe/ose të sjelljes në një individ pas një ngjarjeje të papritur, një aksidenti, një incidenti ose incidenti serioz;

28. “Substanca psikoaktive” nënkupton alkoolin, opioidet, kanabinoidet, sedativët dhe hipnotikët, kokainën, psikostimulantë të tjerë, halucinogjenët dhe tretësit e avullueshëm, ndërsa kafeina dhe duhani përjashtohen;

29. “Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (ATC)” nënkupton një shërbim të ofruar për qëllimin e:

a) parandalimit të përplasjeve:

- ndërmjet avionëve; dhe

- në zonën e manovrimit ndërmjet avionëve dhe pengesave; dhe

b) përshpejtimin dhe ruajtjes së një rrjedhe të rregullt të trafikut ajror;

30. “Trajnues me detyrë të pjesshme (PTT/TDP)” nënkupton një pajisje trajnuese sintetike për të ofruar trajnim për detyrat specifike dhe të zgjedhura operacionale pa i kërkuar praktikantit që të praktikojë të gjitha detyrat që lidhen normalisht me një mjedis plotësisht operacional;

31. “Vlefshmëri” nënkupton një proces nga i cili, përmes përfundimit të një kursi për miratimin e njësisë të lidhur me një kategori ose miratim kategorie, mbajtësi mund të fillojë ushtrimin e privilegjeve të asaj kategorie ose miratim kategorie;

32. “Vlerësimi” nënkupton një vlerësim të aftësive praktike që çojnë në lëshimin e licencës, shkallës së kategorisë dhe/ose miratimit/ve dhe rivlefshmërisë dhe/ose rinovimit të tyre, duke përfshirë sjelljen dhe aplikimin praktik të njohurive dhe të kuptuarit që tregohet nga personi që vlerësohet.

Neni 5

Autoriteti kompetent

1. Në zbatim të kësaj Rregulloreje, autoriteti kompetent do të jetë autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, si Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës siç është përcaktuar në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë.

2. Brenda një blloku funksional të hapësirës ajrore (nëse aplikohet) ose në rastin e ofrimit të shërbimit ndërkufitar, autoritetet kompetente do të caktohen me marrëveshje të vendeve të interesuara, duke respektuar parashikimet ligjore në fuqi për marrëdhëniet ndërkombëtare.

3. Nëse shteti cakton ose krijon një ose më shumë autoritete kompetente, fushat e kompetencës të secilit autoritet do të përcaktohen qartësisht në aspektin e përgjegjësisë dhe zonës gjeografike, sipas rastit. Koordinimi do të vendoset ndërmjet atyre autoriteteve për të siguruar mbikëqyrjen efektive të gjithë personave dhe organizatave që i nënshtrohen kësaj Rregulloreje brenda kompetencave të tyre përkatëse.

4. Autoritetet kompetente janë të pavarura nga ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror dhe organizatat trajnuese. Kjo pavarësi do të arrihet përmes ndarjes së përshtatshme, së paku në nivel funksional të autoriteteve kompetente nga njëra anë dhe ofruesve të shërbimit të lundrimit ajror dhe organizatave trajnuese nga ana tjetër. Autoritetet kompetente do të ushtrojnë fuqitë e tyre paanësisht dhe në mënyrë transparente.

5. Autoriteti kompetent merr masa që të sigurojë aftësitë e nevojshme për të kryer aktivitetet e certifikimit dhe mbikëqyrjes të mbuluara nga programet e certifikimit dhe mbikëqyrjes, duke përfshirë burimet e mjaftueshme për të përmbushur kërkesat e aneksit II (pjesa KTA.AR). Në veçanti, do të përdorin vlerësimet e prodhuara nga autoriteti kompetent në përputhje me pikën KTA.AR.A.005 (a) të aneksit II me qëllim për të treguar aftësinë e tyre.

6. Personeli i Autoritetit të Aviacionit Civil apo çdo autoritet kompetent që kryen aktivitetet të mbikëqyrjes dhe certifikimit sipas kësaj Rregulloreje nuk duhet të ketë konflikt interesi direkt ose indirekt, në veçanti në lidhje me interesat familjare ose financiare të personelit në fjalë.

Neni 6

Autoriteti kompetent për qëllime të anekseve I, III dhe IV

1. Për qëllim të aneksit I, autoriteti kompetent do të jetë Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

2. Për qëllim të aneksit III dhe për mbikëqyrjen e kërkesave të aneksit I në lidhje me ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror, autoriteti kompetent do të jetë:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, kur vendi kryesor i operimit ose regjistrimit është Republika e Shqipërisë përveç nëse parashikohet ndryshe në marrëveshjet dypalëshe ose shumëpalëshe ndërmjet shteteve;

b) EASA, nëse aplikanti ka vendin e tij kryesor të funksionimit ose zyrën e tij të regjistrimit (nëse aplikohet), jashtë territorit të Bashkimit Evropian, nëse raste të tilla janë parashikuar në Marrëveshjen e Punës me EASA-n dhe siç përcaktohet në Marrëveshjen Shumëpalëshe.

3. Për qëllim të aneksit IV, autoriteti kompetent do të jetë:

a) Për qendrat aero-mjekësore:

i. autoriteti i caktuar nga shteti në të cilin qendra aero-mjekësore ka vendin e saj kryesor të biznesit;

ii. EASA, kur qendra aero-mjekësore ndodhet në një vend të tretë dhe operimi do të kryhet në një shtet anëtar të EASA;

b) Për ekzaminuesit aero-mjekësor:

i. autoriteti (personi) i caktuar nga Shteti në të cilin ekzaminuesi aero-mjekësor ka vendin e tij kryesor të praktikës;

ii. nëse vendi kryesor i praktikës së një ekzaminuesi aero-mjekësor ndodhet në një vend të tretë, do të jetë autoriteti i caktuar nga Vendi përkatës në të cilin ekzaminuesi aero-mjekësor i aplikantit aplikon për lëshimin e certifikatës.

Neni 7

Dispozita kalimtare

1. Licencat, kategoritë dhe miratimet e lëshuara në përputhje me parashikimet e urdhrit të ministrit nr. 117, datë 23.10.2012 “Për rregullat e detajuara për licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror” do të konsiderohen se janë lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.

2. Kontrolli Procedural i Hapësirës (ACP) me miratimin e kategorisë së Kontrollit Oqeanik (OCN) nuk janë të aplikueshme.

3. Certifikatat mjekësore dhe certifikatat për organizatat trajnuese, ekzaminuesit aero-mjekësor dhe qendrat aero-mjekësore, miratimet e skemave të kompetencës së njësishë dhe planet e trajnimit të lëshuara në përputhje me parashikimet e urdhrit të ministrit nr. 117, datë 23.10.2012 “Për rregullat e detajuara për licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror” do të konsiderohen se janë lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.

Neni 8

Zëvendësimi i licencave, përshtatja e privilegjeve, kurset e trajnimit dhe skemat e kompetencës së njësishë

1. Licencat e referuara në nenin 7(1) do të zëvendësohen me licencat që pajtohen me formatin e

përcaktuar në shtojcën 1 të aneksit II të kësaj Rregulloreje, brenda një periudhe 9-mujore nga momenti i hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

2. Certifikatat për organizatat e trajnimit të kontrollorit të trafikut ajror të referuara në nenin 7(3), do të zëvendësohen me certifikatat që pajtohen me formatin e përcaktuar në shtojcën 2 të aneksit II të kësaj Rregulloreje, deri në 9 muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

3. Certifikatat për ekzaminuesit aero-mjekësor dhe certifikatat për qendrat aero-mjekësore të referuara në nenin 7(3), do të zëvendësohen me certifikatat që pajtohen me formatin e përcaktuar në shtojcat 3 dhe 4 të aneksit II të kësaj Rregulloreje, deri në 9 muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil do të konvertojë privilegjet e ekzaminuesve dhe vlerësuesve për trajnimin fillestar sipas nenit 20 të urdhrit të ministrit nr. 117, datë 23.10.2012 “Për rregullat e detajuara për licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”, si edhe të ekzaminuesve të kompetencës dhe vlerësuesve të kompetencës për trajnimin e njësisë dhe të vazhdueshëm të miratuar nga autoriteti kompetent sipas nenit 24 të urdhrit të ministrit nr. 117, datë 23.10.2012 “Për rregullat e detajuara për licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”, në privilegje sipas kësaj Rregulloreje, deri në 9 muaj pas hyrjes në fuqi .

5. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar mund të konvertojë privilegjet për instruktorët e simulatorit në privilegje për një miratim të instruktorit të pajisjes trajnuese sintetike sipas kësaj Rregulloreje, deri në 9 muaj pas hyrjes në fuqi.

6. Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror do të përshtatin skemat e tyre të kompetencës së njësive në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje, deri në 9 muaj pas hyrjes në fuqi.

7. Organizatat e trajnimit të kontrollorëve të trafikut ajror do të përshtatin planet e tyre të trajnimit në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje deri në 9 muaj pas hyrjes në fuqi.

8. Certifikatat e përfundimit të kurseve të trajnimit që kanë filluar para aplikimit të kësaj Rregulloreje në përputhje me urdhëron e ministrit nr.117, datë 23.10.2012 “Për rregullat e detajuara për licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror” do të pranohen për qëllimin e lëshimit të licencave, kategorive dhe miratimeve përkatëse në përputhje me këtë Rregullore me kusht që trajnimi dhe vlerësimi të jenë përfunduar deri në 9 muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

ANEKSI I

PJESA KTA

KËRKESAT PËR LICENCIMIN E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

NËNPJESA A

KËRKESAT E PËRGJITHSHME

KTA.A.001 Fushëveprimi

Kjo Pjesë, e përcaktuar në këtë aneks, vendos kërkesat për lëshimin, anulimin dhe pezullimin e licencave të student-kontrollorit të trafikut ajror dhe licencat e kontrollorit të trafikut ajror, kategorive dhe miratimeve të tyre përkatëse, si dhe kushtet e vlefshmërisë dhe përdorimit të tyre.

KTA.A.005 Aplikimi për lëshimin e licencave, kategorive dhe miratimeve

a) Aplikimi për lëshimin e licencave, kategorive dhe miratimeve do të dorëzohet në Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar në përputhje me procedurën e përcaktuar prej tij.

b) Aplikimi për lëshimin e kategorive ose miratimeve të mëtejshme, për rivlefshmërinë ose rinovimin e miratimeve dhe për rilëshimin e licencës do të dorëzohet në Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar i cili e ka lëshuar atë licencë.

c) Licenca do të mbetet pronë e personit për të cilin ajo është lëshuar, derisa të revokohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar. Mbajtësi i licencës do të nënshkruajë licencën.

d) Licenca do të specifikojë të gjitha informacionet përkatëse të lidhura me privilegjet që jepen nga licenca dhe do të jetë në përputhje me kërkesat e shtojcës 1 të aneksit II.

KTA.A.010 Shkëmbimi i licencave

a) Nëse mbajtësi i licencës i ushtron privilegjet e licencës në një vend anëtar, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, për të cilin autoriteti kompetent nuk është ai që ka lëshuar licencën, mbajtësi i licencës do të dorëzojë një aplikim për të shkëmbyer licencën e tij/saj për një licencë të lëshuar nga autoriteti

kompetent vendas, ku privilegjet ushtrohen në përputhje me procedurën e vendosur nga ky autoritet, përveç kur parashikohet ndryshe në marrëveshjet e përfunduara mes vendeve. Për këtë qëllim, autoritetet e përfshira do të ndajnë të gjitha informacionet përkatëse të nevojshme për të kryer shkëmbimin e licencës sipas procedurave të referuara në KTA.AR.B.001(c).

b) Për qëllime të shkëmbimit dhe për ushtrimin e privilegjeve të licencës në një vend të ndryshëm nga ai ku licenca është lëshuar, mbajtësi i licencës duhet të përmbushë kërkesat e aftësisë gjuhësore të referuara në KTA.B.030 të vendosura nga vendi respektiv.

c) Licenca e re do të përfshijë kategoritë, miratimet e kategorive, miratimet e njësisë dhe të gjitha miratimet e vlefshme në licencë, duke përfshirë datën e parë të lëshimit të tyre dhe skadencën, nëse aplikohet.

d) Pas marrjes së licencës së re, mbajtësi i licencës do të dorëzojë aplikimin referuar në KTA.A.005 së bashku me licencën e tij/saj të kontrollorit të trafikut ajror me qëllim për të marrë kategori të reja, miratime kategorie, miratime në licencë ose miratime njësi.

e) Pas zëvendësimit, licenca e lëshuar më përpara do t'i kthehet autoritetit që e ka lëshuar atë.

KTA.A.015 Ushtrimi i privilegjeve të licencave dhe paaftësia e përkohshme

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

b) Mbajtësit e licencës nuk do të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre kur kanë dyshime mbi të qenit në gjendje për të ushtruar në mënyrë të sigurt privilegjet e licencës dhe në të tilla raste do të njoftojnë menjëherë ofruesin përkatës të shërbimit të lundrimit ajror për paaftësinë e përkohshme për të ushtruar privilegjet e licencës së tyre.

c) Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror mund të deklarojnë paaftësinë e përkohshme të mbajtësit të licencës nëse ata kanë dyshim në lidhje me aftësinë e mbajtësit të licencës për të ushtruar në mënyrë të sigurt privilegjet e licencës.

d) Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror do të zhvillojnë dhe zbatojnë procedura objektive, transparente dhe jodiskriminuese për të mundësuar që mbajtësit e licencës që deklarojnë paaftësinë e përkohshme për të ushtruar privilegjet e licencës së tyre në përputhje me pikën "b", të deklarojnë paaftësinë e përkohshme të mbajtësit të licencës në përputhje me pikën "c", të menaxhojnë impaktin operacional të rasteve të paaftësisë së përkohshme dhe të informojnë Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar siç përcaktohet në atë procedure.

e) Procedurat e referuara në pikën "d" do të përfshihen në skemën e kompetencës së njësisë sipas KTA.B.025(a)(13).

KTA.A.020 Anulimi dhe pezullimi i licencave, kategorive dhe miratimeve

a) Licencat, kategoritë dhe miratimet mund të pezullohen ose revokohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar sipas KTA.AR.D.005 kur mbajtësi i licencës nuk pajtohet me kërkesat e kësaj Pjese.

b) Kur mbajtësit të licencës i revokohet licenca e tij/saj, ai/ajo do t'i kthejë menjëherë licencën Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar sipas procedurave administrative të vendosura nga ai.

c) Me lëshimin e licencës së kontrollorit të trafikut ajror licenca e student-kontrollorit të trafikut ajror revokohet dhe do t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar që lëshon licencën e kontrollorit të trafikut ajror.

NËNPJESA B LICENCAT, KATEGORITË DHE MIRATIMET

KTA.B.001 Licenca e student-kontrollorit të trafikut ajror

a) Mbajtësit e një licence student-kontrollori të trafikut ajror do të autorizohen për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror në përputhje me kategoritë dhe miratimet e kategorive që përmbahen në licencën e tyre nën mbikëqyrjen e një instruktori të trajnimit në vendin e punës (OJTI/ITVP) dhe të ndërmarrin trajnimin për miratimin e kategorisë.

b) Aplikanti për lëshimin e një licence student kontrollori të trafikut ajror duhet të:

1. jetë së paku 18 vjeç;

2. të ketë përfunduar me sukses trajnimin fillestar në një organizatë trajnuese që përmbush kërkesat e përcaktuara në aneksin III (pjesa KTA.OR) në lidhje me kategorinë dhe, nëse zbatohet, miratimin e kategorisë, siç përcaktohet në pjesën KTA, nënpjesa D, seksioni 2;

3. mbajë një certifikatë mjekësore të vlefshme;

4. ketë treguar një nivel të përshtatshëm të aftësisë gjuhësore në përputhje me kërkesat e përcaktuara në KTA.B.030.

c) Licenca e student-kontrollorit të trafikut ajror do të përmbajë miratimin e gjuhës dhe së paku një kategori dhe, nëse zbatohet, një miratim kategorie.

d) Mbjtësi i një licence të student-kontrollorit të trafikut ajror që nuk ka filluar ushtrimin e privilegjeve të licencës brenda një viti nga data e lëshimit të saj ose ka ndërprerë ushtrimin e atyre privilegjeve për një periudhë prej më shumë se një viti mund të fillojë ose vazhdojë trajnimin e njësisë në atë kategori vetëm pas një vlerësimi të kompetencës së tij/saj të mëparshme, të kryer nga një organizatë trajnuese që përmbush kërkesat e përcaktuara në aneksin III (pjesa KTA.OR) dhe e certifikuar për të ofruar trajnim fillestar në lidhje me kategoritë, nëse ai/ajo vazhdon të përmbushë kërkesat në lidhje me atë kategori dhe pasi përmbush çdo kërkesë trajnimi që lind nga ky vlerësim.

KTA.B.005 Licenca e kontrollorit të trafikut ajror

a) Mbjtësit e një licence kontrollori të trafikut ajror do të autorizohen për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror në përputhje me kategoritë dhe miratimet e kategorive që gjenden në licencën e tyre dhe për të ushtruar privilegjet e miratimeve që gjenden aty.

b) Privilegjet e licencës së kontrollorit të trafikut ajror do të përfshijnë privilegjet e licencës së student-kontrollorit të trafikut ajror siç përcaktohet në KTA.B.001(a).

c) Aplikantët për lëshimin e parë të një licence kontrollori të trafikut ajror duhet të:

1. mbajnë një licencë të student-kontrollorit të trafikut ajror;
2. kenë përfunduar një kurs për miratimin e njësisë dhe të kenë kaluar me sukses ekzaminimet dhe vlerësimet e përshtatshme në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pjesën KTA, nënpjesa D, seksioni 3;
3. mbajnë një certifikatë mjekësore të vlefshme;
4. kenë treguar një nivel të përshtatshëm të aftësisë gjuhësore në përputhje me kërkesat e përcaktuara në KTA.B.030.

d) Licenca e kontrollorit të trafikut ajror do të vlefshohet nga përfshirja e një ose më shumë kategorive dhe kategorisë përkatëse, miratimet e njësisë dhe të aftësisë gjuhësore për të cilat trajnimi është kryer me sukses.

e) Mbjtësi i një licence të kontrollorit të trafikut ajror që nuk ka filluar ushtrimin e privilegjeve të çdo kategorie brenda një viti nga data e lëshimit të saj mund të fillojë trajnimin e njësisë në atë kategori vetëm pas një vlerësimi të kompetencës së tij/saj të mëparshme, të kryer nga një organizatë trajnuese që përmbush kërkesat e përcaktuara në aneksin III (pjesa KTA.OR) dhe e certifikuar për të ofruar trajnim fillestar në lidhje me kategoritë, nëse ai/ajo vazhdon të përmbushë kërkesat në lidhje me atë kategori dhe pasi përmbush çdo kërkesë trajnimi që del nga ky vlerësim.

f) Një licencë e kontrollorit të Trafikut Ajror do të jetë e vlefshme deri në momentin që aplikanti mbush 60 vjeç. Pas kësaj moshe licenca nuk mund të rinovohet. Ofruesit e Shërbimit të Lundrimit Ajror duhet të marrin masa dhe të ngrenë procedura për sistemimin e personelit që preket nga ky kriter, brenda administratës operationale.

KTA.B.010 Kategoritë e kontrollorit të trafikut ajror

a) Licencat do të përmbajnë një ose më shumë prej kategorive të mëposhtme me qëllim për të treguar llojin e shërbimit që mbajtësi i licencës është i autorizuar të ofrojë:

1. Kategoria Kontrolli Vizual i Aerodromit (ADV), që tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror në trafikun e aerodromit në një aerodrom që nuk ka procedura instrumentale të publikuara ose procedura nisjeje;

2. Kategoria e Kontrollit me Instrument të Aerodromit (ADI), që tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror në trafikun e aerodromit në një aerodrom që ka procedura instrumentale të publikuara ose procedura nisjeje dhe do të shoqërohet nga së paku një prej miratimeve të kategorisë të përshkruara në KTA.B.015(a);

3. Kategoria e Kontrollit Procedural të Afrimit (APP), që tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror për mbërritjen, nisjen, ose tranzitimin e avionit pa përdorimin e pajisjeve tëurvejimit;

4. Kategoria e Kontrollit të Afrimit meurvejim (APS), që tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror për mbërritjen, nisjen, ose tranzitimin e avionit duke përdorur pajisjet eurvejimit;

5. Kategoria e Kontrollit Procedural të Hapësirës (ACP), që tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror për avionin pa përdorimin e pajisjeve tëurvejimit;

6. Kategoria e Kontrollit të Hapësirës meurvejim (ACS), që tregon që mbajtësi i licencës është

kompetent për të ofruar shërbim të kontrollit të trafikut ajror për avionin me përdorimin e pajisjeve tëurvejimit;

b) Mbajtësi i një kategorie që ka ndërprerë ushtrimin e privilegjeve të lidhura me atë kategori për një periudhë prej katër ose më shumë vitesh të njëpasnjëshme që sapo kanë kaluar, mund të fillojë trajnimin e njësise në atë kategori pasi më parë të bëhet një vlerësim i kompetencës, që do të kryet nga një organizatë trajnuese që përmbush kërkesat e përcaktuara në aneksin III (pjesa KTA.OR) dhe e certifikuar për të ofruar trajnim fillestar në lidhje me vlerësimin, nëse personi në fjalë vazhdon të përmbushë kushtet e atij vlerësimi dhe pasi përmbush çdo nevojë trajnimi që rezulton nga ky vlerësim.

KTA.B.015 Miratimet e kategorive

a) Kategoria e Kontrollit me Instrument të Aerodromit (ADI), do të mbajë së paku një prej miratimeve të mëposhtme:

1. Miratimi i Kontrollit Ajror (AIR), që tregon se mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar kontrollin ajror të trafikut që fluturon në afërsi të një aerodromi dhe në pistë;

2. Miratimi i Kontrollit të Lëvizjes në Tokë (GMC), që tregon se mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar kontrollin e lëvizjes në tokë;

3. Miratimi i Kontrollit të Kullës (TWR), që tregon se mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbimin e kontrollit të aerodromit. Miratimi TWR përfshin privilegjet e miratimeve AIR dhe GMC;

4. Miratimi iurvejimit të Lëvizjeve në Tokë (GMS), i dhënë përveç miratimit të Kontrollit të Lëvizjes në Tokë (GMC) ose Miratimit të Kontrollit të Kullës (TWR), tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar kontrollin e lëvizjes në tokë me ndihmën e sistemeve të udhëzimit të lëvizjes në sipërfaqe të aerodromit;

5. Miratimi i Kontrollit të Aerodromit me Radar (RAD), i dhënë përveç miratimit të Kontrollit Ajror (AIR) ose Miratimit të Kontrollit të Kullës (TWR), tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar kontrollin e aerodromit me ndihmën e pajisjes sëurvejimit radar;

b) Kategoria e Kontrollit të Afrimit meurvejim (APS) mund të mbajë një ose më shumë prej miratimeve të mëposhtme:

1. Miratimi i Radarit të Afrimit me precizion (PAR), që tregon se mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar kontrollin nga toka të afrimit me përdorimin e radarit të afrimit me precizion për avionin, në afrimin përfundimtar drejt pistës;

2. Miratimi iurvejimit të Afrimit me Radar (SRA), që tregon se mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar kontrollin nga toka për afrimin jopreciz me përdorimin e pajisjes sëurvejimit, për avionin, në afrimin përfundimtar drejt pistës;

3. Miratimi i Kontrollit të Terminalit (TCL), që tregon se mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbimet e kontrollit të trafikut ajror me përdorimin e çdo pajisjeje tëurvejimit për avionin që operon në një zonë të specifikuar të terminalit dhe/ose sektorë të afërt;

c) Kategoria e Kontrollit Procedural të Hapësirës (ACP) mund të mbajë miratimin e Kontrollit Oqeanik (OCN), që tregon se mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbimet e kontrollit të trafikut ajror për avionin që operon në Hapësirën Oqeanike të Kontrollit.

d) Kategoria e Kontrollit të Hapësirës meurvejim (ACS) mund të mbajë një prej miratimeve të mëposhtme:

1. Miratimi i Kontrollit të Terminalit (TCL), që tregon se mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbimet e kontrollit të trafikut ajror me përdorimin e çdo pajisjeje tëurvejimit për avionin që operon në një zonë të specifikuar të terminalit dhe/ose sektorë të afërt;

2. Miratimi i Kontrollit Oqeanik (OCN), që tregon se mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbimet e kontrollit të trafikut ajror për avionin që operon në një Hapësirë Oqeanike të Kontrollit.

KTA.B.020 Miratimet e njësise

a) Miratimi i njësise do të autorizojë mbajtësin e licencës për të ofruar shërbimet e kontrollit të trafikut ajror për një sektor specifik, grup sektorësh dhe/ose pozicione pune nën përgjegjësinë e një njësie të shërbimeve të trafikut ajror.

b) Aplikantët për një miratim njësie duhet të kenë përfunduar me sukses një kurs të miratimit të njësise në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pjesën KTA, nënpjesa D, seksioni 3.

c) Aplikantët për një miratim të njësise pas shkëmbimit të një licence të referuar në KTA.A.010, veç kërkesave të përcaktuara në pikën “b”, duhet të përmbushin kërkesat e KTA.D.060(f).

d) Për kontrollorët e trafikut ajror që ofrojnë shërbime të kontrollit të trafikut ajror për avionin që kryen teste fluturimi, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar mundet që, veç kërkesave të përcaktuara në pikën “b”, të

përcaktojë kërkesa shtesë për t'u përmbushur.

e) Miratimet e njësisë do të jenë të vlefshme për një periudhë të përcaktuar në skemën e kompetencës së njësisë. Kjo periudhë nuk duhet të kalojë tre vjet.

f) Periudha e vlefshmërisë së miratimeve të njësisë për lëshimin fillestar dhe rinovimin do të fillojë jo më vonë se 30 ditë nga data në të cilën vlerësimi është përfunduar me sukses.

g) Miratimet e njësisë do të rivlefshmërohen nëse:

1. aplikanti ka ushtruar privilegjet e një licence për një numër minimal orësh siç përcaktohet në skemën e kompetencës së njësisë;

2. aplikanti ka ndërmarrë trajnimin rifreskues brenda periudhës së vlefshmërisë së miratimit të njësisë sipas skemës së kompetencës së njësisë;

3. kompetenca e aplikantit është vlerësuar në përputhje me skemën e kompetencës së njësisë jo më herët se tre muaj para datës së skadencës të miratimit të njësisë.

h) Miratimet e njësisë rivlefshmërohen, me kusht që kërkesat e përcaktuara në pikën "g" të jenë përmbushur. Në rastet kur rivlefshmëria kryhet brenda periudhës 3-mujore para datës së tyre të skadencës, periudha e vlefshmërisë do të llogaritet nga data e skadencës.

i) Nëse miratimi i njësisë rivlefshmërohet para periudhës së parashikuar në pikën "h", periudha e tij e vlefshmërisë do të fillojë jo më vonë se 30 ditë nga data në të cilën vlerësimi është përfunduar me sukses, me kusht që kërkesat në pikën (g)(1) dhe (2) të jenë përmbushur gjithashtu.

j) Nëse vlefshmëria e një miratimi njësie skadon, mbajtësi i licencës do të përfundojë me sukses kursin e miratimit të njësisë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pjesën KTA, nënpjesa D, seksioni 3 me qëllim për të rinovuar miratimin.

KTA.B.025 Skema e kompetencës së njësisë

a) Skemat e kompetencës së njësisë do të krijohen nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror dhe të aprovohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar. Ajo do të përfshijë së paku elementët e mëposhtëm:

1. vlefshmërinë e miratimit të njësisë në përputhje me KTA.B.020(e);

2. periudhën maksimale të vazhdueshme kur privilegjet e një miratimi të njësisë nuk ushtrohen gjatë vlefshmërisë së tij. Kjo periudhë nuk duhet të tejkalojë 90 ditë kalendarike.

3. numrin minimal të orëve për ushtrimin e privilegjeve të miratimit të njësisë brenda një periudhe të përcaktuar kohe, që nuk duhet të tejkalojë 12 muaj për qëllimin e KTA.B.020(g)(1). Për instruktorët e trajnimit në vendin e punës (OJTI/ITVP) që ushtrojnë privilegjet e miratimit OJTI/ITVP koha e shpenzuar duke instruktuar do të llogaritet për maksimumin e 50 % të orëve të kërkuara për rivlefshmërinë e miratimit të njësisë.

4. procedurat për rastet kur mbajtësi i licencës nuk përmbush kërkesat e përcaktuara në pikën (a)(2) dhe (3);

5. proceset për vlerësimin e kompetencës, duke përfshirë vlerësimin e subjekteve trajnuese të përditësuara sipas KTA.D.080(b);

6. proceset për ekzaminimin e njohurive teorike dhe të kuptuarit e nevojshëm për të ushtruar privilegjet e kategorive dhe miratimeve;

7. proceset për të identifikuar temat dhe nën temat, objektivat dhe metodat trajnuese për trajnimin e vazhdimësisë;

8. kohëzgjatja minimale dhe frekuenca e trajnimit rifreskues;

9. proceset për ekzaminimin e njohurive teorike dhe/ose vlerësimin e aftësive praktike të fituara gjatë trajnimit të konvertimit, duke përfshirë pikët kaluese për ekzaminime;

10. proceset në rast të mos kalimit të një ekzaminimi ose vlerësimi, duke përfshirë proceset e apelimit;

11. kualifikimet, rolet dhe përgjegjësitë e personelit trajnues;

12. procedura për të siguruar që instruktorët praktik kanë praktikuar teknika udhëzuese në procedurat në të cilat mendohet të ofrohet instruksioni në përputhje me KTA.C.010(b)(3) dhe KTA.C.030(b)(3);

13. procedurat për deklarimin dhe menaxhimin e rasteve të paaftësisë së përkohshme për të ushtruar privilegjet e një licence, si dhe për informimin e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar në përputhje me KTA.A.015(d);

14. identifikimi i rekordeve specifike për t'u mbajtur në trajnimin e vazhdueshëm dhe vlerësimet, në përputhje me KTA.AR.B.015;

15. procesi dhe arsyet për rishikimin dhe ndryshimin e skemës së kompetencës së njësisë dhe dorëzimit të saj tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar. Rishikimi i skemës së kompetencës së njësisë do të bëhet së paku një herë në tre vjet.

b) Me qëllim për të përmbushur kërkesën e përcaktuar në pikën (a)(3), ofruesit e shërbimit të trafikut ajror do të mbajnë regjistrat e orëve, gjatë të cilave çdo mbajtës licence ushtron privilegjet e miratimit të njësisë së tij/saj që punon, sektorëve, grup sektorëve dhe/ose pozicione pune në njësinë ATC dhe do të sigurojnë të dhëna për Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar dhe mbajtësin e licencës sipas kërkesës.

c) Kur vendosen procedurat e referuara në pikën (a)(4) dhe (13) ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror do të sigurojnë se mekanizmat që aplikohen, garantojnë një trajtim të drejtë të mbajtësve të licencës kur vlefshmëria e miratimeve të tyre nuk mund të shtyhet.

KT.A.B.030 Miratimi i aftësisë gjuhësore

a) Kontrollorët e trafikut ajror dhe student-kontrollorët e trafikut ajror nuk do të ushtrojnë privilegjet e licencave të tyre pa pasur një miratim të vlefshëm të aftësisë gjuhësore në gjuhën angleze, dhe, nëse aplikohet, në gjuhën/ët e vendosura nga shteti për arsye të parrezikshmërisë në njësitë e ATC siç botohet në Publikimet e Informacioneve Aeronautike (AIP). Miratimi i aftësisë gjuhësore do të tregojë gjuhën, nivelin e aftësisë dhe datën e skadencës.

b) Niveli i aftësisë gjuhësore do të përcaktohet në përputhje me shkallën e vlerësimit të përcaktuar në shtojcën 1 të aneksit I.

c) Aplikanti për miratimin e aftësisë gjuhësore do të tregojë, në përputhje me shkallën e vlerësimit të referuar në pikën “b”, së paku në një nivel operacional (niveli katër).

Për ta bërë këtë, aplikanti duhet:

1. të komunikojë në mënyrë efektive vetëm me zë (telefon/radiotelefon) dhe në situatat ballë për ballë;
2. të komunikojë mbi temat e zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën me saktësi dhe qartësi;
3. të përdorë strategji të përshtatshme komunikimi për të shkëmbyer mesazhe dhe të njohë dhe zgjidhë keqkuptimet në një kontekst të përgjithshëm ose të lidhur me punën;
4. të trajtojë me sukses dhe me lehtësinë përkatëse sfidat gjuhësore të paraqitura nga një komplikim ose ndërrim i papritur ngjarjesh që ndodhin brenda kontekstit të një situatë pune rutinë ose detyrë komunikuese me të cilën ata janë të njohur; dhe

5. të përdorë një dialekt ose theks që është i kuptueshëm për komunitetin aeronautik.

d) Pavarësisht pikës “c”, niveli i zgjeruar (niveli pesë) i shkallës së vlerësimit të aftësisë gjuhësore i përcaktuar në shtojcën 1, të aneksit I, mund të kërkohej nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror, kur rrethanat operationale të një kategorie ose miratimi të veçantë kërkojnë një nivel më të lartë të aftësisë gjuhësore për arsye parrezikshmërie (*Safety*). Një kërkesë e tillë duhet të jetë jodiskriminuese, proporcionale, transparente dhe objektive dhe të justifikuar nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror që dëshiron të aplikojë për nivel më të lartë të aftësisë dhe do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

e) Aftësia gjuhësore do të tregohet nga një certifikatë që tregon dhe rezultatin e vlerësimit.

KT.A.B.035 Vlefshmëria e miratimit të aftësisë gjuhësore

a) Vlefshmëria e miratimit të aftësisë gjuhësore, në varësi të nivelit të përcaktuar në përputhje me shtojcën 1 të aneksit I, do të jetë:

1. për nivelin operacional (niveli katër), tre vjet nga data e vlerësimit; ose
2. për nivelin e zgjeruar (niveli pesë), gjashtë vjet nga data e vlerësimit;
3. për nivelin ekspert (niveli gjashtë):

- i. nëntë vjet nga data e vlerësimit, për gjuhën angleze;
- ii. e pakufizuar, për çdo gjuhë tjetër të referuar në KT.A.B.030 (a).

b) Periudha e vlefshmërisë së miratimeve të aftësisë gjuhësore për lëshimin fillestar dhe rinovimin do të fillojë jo më vonë se 30 ditë nga data në të cilën vlerësimi i aftësisë gjuhësore është përfunduar me sukses.

c) Miratimet e aftësisë gjuhësore do të rivlefshmërohen pas përfundimit me sukses të vlerësimit të aftësisë gjuhësore që ndodh brenda tre muajve para datës së skadencës së tyre. Në raste të tilla periudha e re e vlefshmërisë do të llogaritet nga ajo e datës së skadencës.

d) Nëse miratimi i aftësisë gjuhësore rivlefshmërohet para periudhës së parashikuar në pikën “c”, periudha e tij e vlefshmërisë do të fillojë jo më vonë se 30 ditë nga data në të cilën vlerësimi i aftësisë gjuhësore është përfunduar me sukses.

e) Kur vlefshmëria e një miratimi të aftësisë gjuhësore skadon, mbajtësi i licencës do të përfundojë me sukses një vlerësim të aftësisë gjuhësore me qëllim që të rinovojë miratimin e tij/saj.

KT.A.B.040 Vlerësimi i aftësisë gjuhësore

a) Demonstrimi i aftësisë gjuhësore do të bëhet përmes një metode të vlerësimit të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, që do të përmbajë:

1. procesin nga i cili bëhet vlerësimi;

2. kualifikimin e vlerësuesve;

3. procedurën e apelimit.

b) Organet e vlerësimit të gjuhës duhet të përpunohen me kërkesat e vendosura nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar sipas KTA.AR.A.010.

KTA.B.045 Trajnimi gjuhësor

a) Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror do të vendosin në dispozicion trajnimin gjuhësor për të ruajtur nivelin e kërkuar të aftësisë gjuhësore të kontrollorëve të trafikut ajror për:

1. mbajtësit e miratimit të aftësisë gjuhësore në nivel operacional (niveli katër);

2. mbajtësit e licencës pa mundësinë për të aplikuar aftësitë e tyre rregullisht, me qëllim ruajtjen e aftësisë se tyre gjuhësore.

b) Trajnimi gjuhësor mund të bëhet gjithashtu në formën e trajnimit të vazhdueshëm.

NËNPJESA C

KËRKESAT PËR INSTRUKTORËT DHE VLERËSUESIT

Seksioni 1

Instruktorët

KTA.C.001 Instruktorët teorik

a) Trajnimi teorik do të kryhet vetëm nga instruktorët e kualifikuar në mënyrë të përshtatshme.

b) Një instruktor teorik është kualifikuar në mënyrë të përshtatshme nëse ai/a jo:

1. mban një licencë të kontrollorit të trafikut ajror dhe/ose mban një kualifikim profesional të përshtatshëm për lëndën që jep mësim dhe/ose ka treguar njohuri dhe eksperiencë të përshtatshme për organizatën trajnuese;

2. ka treguar aftësi instruktuese për organizatën trajnuese.

KTA.C.005 Instruktorët praktik

Një person do të kryejë trajnuesin praktik kur ai/a jo mban një licencë të kontrollorit të trafikut ajror me një miratim të instruktorit trajnues në vendin e punës (OJTI/ITVP) ose një miratim të instruktorit të pajisjes trajnuese sintetike (STDI/IPTS).

KTA.C.010 Privilegjet e instruktorit të trajnimit në vendin e punës (OJTI/ITVP)

a) Mbajtësit e një miratimi OJTI/ITVP janë të autorizuar për të ofruar trajnim praktik dhe mbikëqyrje mbi pozicionet e punës operationale për të cilat ka një miratim njësie të vlefshëm dhe mbi pajisjet trajnuese sintetike në kategoritë e mbajtura.

b) Mbajtësit e një miratimi OJTI/ITVP do të ushtrojnë vetëm privilegjet e miratimit kur ka:

1. ushtruar për së paku dy vjet privilegjin e kategorisë për të cilin ata do të instruktojnë;

2. ushtruar për të paktën gjashtë muajt e fundit pararendës privilegjin e miratimit të vlefshëm të njësisë, në të cilin instruksioni do të jepet;

3. ushtruar aftësitë instruktuese në ato procedura në të cilat mendohet të ofrojnë instruksion.

c) Periudha prej dy vitesh e referuar në pikën (b)(1) mund të shkurtohet në jo më pak se një vit nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar kur kërkohet nga organizata trajnuese.

KTA.C.015 Aplikimi për miratimin e instruktorit trajnues në vendin e punës

Aplikantët për lëshimin e një miratimi OJTI/ITVP duhet të:

a) mbajnë një licencë të kontrollorit të trafikut ajror me një miratim të vlefshëm të njësisë;

b) kenë ushtruar privilegjet e një licence të kontrollorit të trafikut ajror për të paktën një periudhë pararendëse dyvjeçare deri në momentin e aplikimit. Kjo periudhë mund të shkurtohet në jo më pak se një vit nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, kur kërkohet nga organizata trajnuese; dhe të

c) kenë përfunduar me sukses një kurs teknikash praktike udhëzuese gjatë të cilit njohuritë e kërkuara dhe aftësitë pedagogjike janë mësuar dhe janë vlerësuar në mënyrë të përshtatshme, brenda një viti para aplikimit.

KTA.C.020 Vlefshmëria e miratimit të instruktorit të trajnimit në vendin e punës

a) Miratimi OJTI/ITVP do të jetë i vlefshëm për një periudhë trevjeçare.

b) Miratimi OJTI/ITVP mund të rivelefshmërohet pas përfundimit me sukses të trajnimit rifreskues mbi aftësitë praktike udhëzuese gjatë periudhës së vlefshmërisë së tij, me kusht që kërkesat e KTA.C.015(a) dhe (b) të përmbushen.

c) Nëse miratimi OJTI/ITVP ka skaduar, ai mund të rinovohet duke:

1. marrë një trajnim rifreskues mbi aftësitë praktike udhëzuese; dhe

2. duke kaluar me sukses një vlerësim praktik të kompetencës së instruktorit;

Brenda një viti para aplikimit për rinovim, me kusht që kërkesat e KTA.C.015 (a) dhe (b) të përmbushen.

d) Në rastin e lëshimit të parë dhe rivlefshmërisë, periudha e vlefshmërisë së miratimit të OJTI/ITVP do të fillojë jo më vonë se 30 ditë nga data në të cilën është përfunduar vlerësimi me sukses.

e) Nëse kërkesat e KTA.C.015(a) dhe (b) nuk përmbushen miratimi OJTI/ITVP mund të shkëmbehet për një miratim STDI/IPTS, me kusht që përputhshmëria me kërkesat e KTA.C.040(b) dhe (c) të garantohet.

KTA.C.025 Autorizimi i përkohshëm i OJTI/ITVP

a) Kur përputhshmëria me kërkesat e parashikuara në KTA.C.010(b)(2) nuk është e mundur, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar mund të japë autorizim të përkohshëm të OJTI bazuar në një analizë parrezikshmërie (*Safety*) të paraqitur nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror.

b) Autorizimi i përkohshëm i OJTI/ITVP i referuar në pikën “a” mund të lëshohet për mbajtësit e një miratimi të vlefshëm OJTI/ITVP të lëshuar në përputhje me KTA.C.015.

c) Autorizimi i përkohshëm i OJTI/ITVP i referuar në pikën “a” do të kufizohet në instruksionin e nevojshëm për të mbuluar situata të veçanta dhe vlefshmëria e tij nuk do të tejkalojë një vit ose skadencën e vlefshmërisë së miratimit të OJTI/ITVP të lëshuar në përputhje me KTA.C.015, cilado të ndodhë më shpejt.

KTA.C.030 Privilegjet e instruktorit të pajisjes sintetike trajnuese (STDI)

a) Mbajtësit e një miratimi të STDI autorizohen të ofrojnë trajnim praktik mbi pajisjet trajnuese sintetike:

1. për subjektet praktike gjatë trajnimit fillestar;
2. për trajnimin e njësisë të ndryshëm nga OJT; dhe
3. për trajnimin e vazhdueshëm.

Kur STDI ofron pre-OJT (para trajnim në vendin e punës), ai/a jo duhet të mbajë ose të ketë mbajtur miratimin përkatës të njësisë.

b) Mbajtësit e një miratimi STDI do të ushtrojnë vetëm privilegjet e miratimit nëse kanë:

1. së paku dy vjet eksperiencë në kategorinë për të cilin do të instruktojnë;
2. njohuri të treguara në praktikat aktuale operacionale;
3. teknika udhëzuese të praktikuar në ato procedura në të cilat mendohet të ofrojnë instruksion.

c) Pavarësisht pikës (b)(1)

1. për qëllimin e trajnimit bazë çdo miratim i mbajtur është i përshtatshëm;

2. për qëllimin e trajnimit të kategorisë, trajnimi mund të ofrohet për detyra operacionale specifike dhe të përzgjedhura nga një STDI që mban një kategori që është e përshtatshme për atë detyrë specifike operacionale.

KTA.C.035 Aplikimi për miratimin e instruktorit të pajisjes sintetike trajnuese

Aplikantët për lëshimin e një miratimi STDI duhet:

a) të kenë ushtruar privilegjet e një licence të kontrollorit të trafikut ajror në çdo kategori për së paku dy vjet; dhe

b) Që brenda një viti nga aplikimi, të kenë përfunduar me sukses një kurs teknikash udhëzuese praktike gjatë të cilit njohuritë e kërkuara dhe aftësitë pedagogjike të jenë mësuar duke përdorur metodat teorike dhe praktike dhe të jenë vlerësuar në mënyrë të përshtatshme.

KTA.C.040 Vlefshmëria e miratimit të instruktorit të pajisjes trajnuese sintetike

a) Miratimi STDI do të jetë i vlefshëm për një periudhë trevjeçare.

b) Miratimi STDI mund të rivlefshmërohet duke përfunduar me sukses trajnimin rifreskues mbi aftësitë udhëzuese praktike dhe mbi praktikat operacionale aktuale gjatë periudhës së tij të vlefshmërisë.

c) Nëse miratimi STDI ka skaduar, ai mund të rinovohet duke:

1. marrë një trajnim rifreskues mbi aftësitë praktike udhëzuese dhe mbi praktikat operacionale aktuale; dhe

2. duke kaluar me sukses një vlerësim të kompetencës së instruktorit praktik;

brenda një viti nga aplikimi për rinovim.

d) Në rastin e lëshimit të parë dhe rivlefshmërisë periudha e vlefshmërisë së miratimit të STDI-së do të fillojë jo më vonë se 30 ditë nga data në të cilën vlerësimi është përfunduar me sukses.

Seksioni 2

Vlerësuesit

KTA.C.045 Privilegjet e vlerësuesit

a) Një person do të kryejë vlerësimet vetëm kur ai/a jo mban një miratim vlerësuesi.

b) Mbajtësit e një miratimi vlerësuesi autorizohen për të kryer vlerësimet:

1. Gjatë trajnimit fillestar për lëshimin e një licence të student-kontrollorit të trafikut ajror ose për lëshimin e një kategorie të re dhe/ose miratim kategorie, nëse aplikohet;
2. E kompetencës së mëparshme për plotësimin e KTA.B.001 (d) dhe KTA.B.010 (b);
3. E student-kontrollorëve të trafikut ajror për lëshimin e një miratimi të njësisë dhe miratimet e kategorisë, nëse aplikohet;
4. E kontrollorëve të trafikut ajror për lëshimin e një miratimi të njësisë dhe miratimet e kategorisë, nëse aplikohet, si dhe për rivlefshmërinë dhe rinovimin e miratimit të njësisë;
5. E aplikantit për instruktor praktik ose të aplikantit për vlerësues kur sigurohet pajtueshmëria me kërkesat e pikës (d)(2) deri në (4).

c) Mbajtësit e një miratimi për vlerësues do të ushtrojnë privilegjet e miratimit vetëm nëse ata kanë:

1. së paku dy vjet eksperiencë në kategorinë dhe në miratimin e kategorisë që do të vlerësojnë; dhe
2. treguar njohuri të praktikave operationale aktuale.

d) Përveç kërkesave të caktuara në pikën “c”, mbajtësit e një miratimi për vlerësues do të ushtrojnë privilegjet e miratimit vetëm:

1. për vlerësimet që çojnë në lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e një miratimi të njësisë, nëse ata mbajnë, gjithashtu, miratimin e njësisë të lidhur me vlerësimin për një periudhë të menjëhershme pararendëse prej së paku një viti;
2. për vlerësimin e kompetencës së një aplikanti për lëshimin ose rinovimin e një miratimi STDI, nëse ata kanë një miratim STDI ose OJTI/ITVP dhe kanë ushtruar privilegjet e atij vlerësimi për së paku tre vjet;
3. për vlerësimin e kompetencës së një aplikanti për lëshimin ose rinovimin e një miratimi OJTI/ITVP, nëse ata mbajnë një miratim OJTI/ITVP dhe kanë ushtruar privilegjet e atij miratimi për së paku tre vjet;
4. për vlerësimin e kompetencës së një aplikanti për lëshimin ose rinovimin e një miratimi për vlerësues, nëse ata kanë ushtruar privilegjet e miratimit të vlerësuesit për së paku tre vjet;

e) Kur vlerësohet për lëshimin dhe rinovimin e një miratimi të njësisë dhe për të siguruar mbikëqyrjen në pozicionin operacional të punës, vlerësuesi do të mbajë gjithashtu një miratim OJTI/ITVP, ose një OJTI/ITVP që mban miratimin e vlefshëm të njësisë të lidhur me vlerësimin duhet të jetë prezent.

KTA.C.045 Privilegjet e vlerësuesit

Vlerësuesit nuk do të kryejnë vlerësime kurdo që objektiviteti i tyre mund të cenohet.

KTA.C.055 Aplikimi për miratimin e vlerësuesit

Aplikantët për lëshimin e një miratimi për vlerësues duhet të:

- a) kenë ushtruar privilegjet e një licence të kontrollorit të trafikut ajror për së paku dy vjet; dhe
- b) brenda vitit që i paraprin aplikimit të kenë përfunduar me sukses një kurs vlerësuesi gjatë të cilit iu mësohen njohuritë dhe aftësitë e kërkuara duke përdorur metoda teorike dhe praktike, dhe të jenë vlerësuar në mënyrë të përshtatshme.

KTA.C.060 Vlefshmëria e miratimit të vlerësuesit

- a) Miratimi i vlerësuesit do të jetë i vlefshëm për një periudhë prej tre vjetësh.
- b) Miratimi i vlerësuesit mund të rivlefshëmohet duke përfunduar me sukses trajnimin rifreskues mbi aftësitë e vlerësimit dhe mbi praktikën aktuale operationale gjatë periudhës së tij të vlefshmërisë.
- c) Nëse miratimi i vlerësuesit ka skaduar, ai mund të rinovohet duke:
 1. marrë trajnimin rifreskues mbi aftësitë e vlerësimit dhe mbi praktikën operationale aktuale; dhe
 2. kaluar me sukses një vlerësim të kompetencës së vlerësuesit;brenda vitit që paraprin aplikimin për rinovim.
- d) Në rastin e lëshimit të parë dhe rinovimit periudha e vlefshmërisë së miratimit të vlerësuesit do të fillojë jo më vonë se 30 ditë nga data në të cilën është përfunduar vlerësimi me sukses.

KTA.C.065 Autorizimi i përkohshëm për vlerësuesin

a) Kur kërkesa e parashikuar në KTA.C.045(d)(1) nuk mund të përmbushet, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar mund të autorizojë mbajtësit e një miratimi të vlerësuesit të lëshuar në përputhje me KTA.C.055 për të kryer vlerësimet e referuara në KTA.C.045 (b)(3) dhe (4) për të mbuluar situatat të veçanta ose për të siguruar pavarësinë e vlerësimit, me kusht që kërkesat e përcaktuara në pikat “b” dhe “c” të jenë përmbushur.

b) Për qëllimin e mbulimit të situatave të veçanta mbajtësi i miratimit të vlerësuesit do të mbajë gjithashtu një miratim njësie me kategorinë përkatëse dhe nëse aplikohet, miratimin e kategorisë, të lidhur me vlerësimin për një periudhë të menjëhershme paraprirëse prej së paku një viti. Autorizimi do të kufizohet për vlerësimet e nevojshme për të mbuluar situatat e veçanta dhe nuk do të tejkalojë një vit ose vlefshmërinë

e miratimit të kategorisë së lëshuar në përputhje me KTA.C.055, cilado të ndodhë më shpejt.

c) Për qëllimin e sigurimit të pavarësisë së vlerësimit për arsye të natyrës së përsëritur mbajtësi i miratimit të vlerësuesit do të mbajë, gjithashtu, një miratim njësie me kategorinë përkatëse dhe, nëse aplikohet, një miratim kategorie që lidhet me vlerësimin për një periudhë të menjëhershme paraprirëse prej së paku një viti. Vlefshmëria e autorizimit do të përcaktohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar por nuk duhet të tejkalojë vlefshmërinë e miratimit të vlerësuesit të lëshuar në përputhje me KTA.C.055.

d) Për lëshimin e një autorizimi të përkohshëm për arsyet e referuara në pikat “b” dhe “c” Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar mund të kërkojë një analizë sigurie për t’u paraqitur nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror.

NËNPJESA D TRAJNIMI I KONTROLLORIT TË TRAFIKUT AJROR

Seksioni I Kërkesat e përgjithshme

KTA.D.001 Objektivat e trajnimit të kontro-llorit të trafikut ajror

Trajnimi i kontrollorit të trafikut ajror do të mbulojë tërësinë e kurseve teorike, ushtrimeve praktike, duke përfshirë simulimin, dhe trajnimin në vendin e punës të kërkuar me qëllim për të fituar dhe ruajtur aftësitë për të ofruar shërbime të sigurta, të rregullta dhe të shpejta të trafikut ajror.

KTA.D.005 Llojet e trajnimit të kontrollorit të trafikut ajror

a) Trajnimi i kontrollorit të trafikut ajror do të konsistojë në hapat e mëposhtme:

1. trajnimi fillestar, që çon në lëshimin e një licence të student-kontrollorit të trafikut ajror ose në lëshimin e një kategorie shtesë dhe, nëse aplikohet, miratim kategorie, që ofron:

i. “trajnim bazik”: trajnimi teorik dhe praktik i hartuar për të dhënë njohuritë themelore dhe aftësitë praktike të lidhura me procedurat bazë operacionale;

ii. “trajnimi i kategorisë”: trajnimi teorik dhe praktik i hartuar për të dhënë njohuritë dhe aftësitë praktike të lidhura me një kategori specifike dhe, nëse aplikohet, me miratimin e kategorisë;

2. trajnimi i njësisë, që çon në lëshimin e një licence të kontrollorit të trafikut ajror, lëshimin e një miratimi kategorie, vlefshmërinë e kategorive ose miratimeve të kategorive dhe/ose lëshimin ose rinovimin e një miratimi njësie. Ai përfshin fazat e mëposhtme:

i. faza trajnuese tranzitore, e hartuar kryesisht për të dhënë njohuri dhe të kuptuarit e procedurave operacionale specifike për vendin dhe aspektet specifike të detyrës; dhe

ii. faza e trajnimit në vendin e punës, që është faza përfundimtare e trajnimit të njësisë gjatë të cilës rutinat dhe aftësitë e lidhura me punën të fituara integrohen në praktikë nën mbikëqyrjen e një instruktori të kualifikuar për trajnimin në vendin e punës, në një situatë trafiku të drejtpërdrejtë.

iii. Përveç pikave “i” dhe “ii”, për miratimet e njësisë që kërkojnë trajtimin e situatave komplekse dhe të dendura të trafikut, kërkohet një fazë para trajnimit në vendin e punës (pre-OJT) për të rritur rutinat dhe aftësitë e kategorisë të fituara më parë dhe për t’u përgatitur për situatat reale të trafikut që mund të ndeshen në atë njësi;

3. trajnimi i vazhdueshëm, i hartuar për të ruajtur vlefshmërinë e miratimeve të licencës, që konsiston në:

i. trajnimin rifreskues;

ii. trajnimin konvertues, kur është i nevojshëm.

b) Përveç llojeve të trajnimit të referuara në pikën “a”, kontrollorët e trafikut ajror mund të ndërmarrin trajnimet e mëposhtme:

1. trajnimin praktik për instruktorë, që çon në lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e një miratimi OJTI/ITVP ose STDI;

2. trajnimin për vlerësues, që çon në lëshimin, rivlefshmërinë ose rinovimin e një miratimi të vlerësuesit.

Seksioni 2 Kërkesat e trajnimit fillestar

KTA.D.010 Përbërja e trajnimit fillestar

a) Trajnimi fillestar, i menduar për një aplikant për një licencë të student-kontrollorit të trafikut ajror ose për lëshimin e një kategorie shtesë dhe, nëse aplikohet, miratimin e kategorisë, do të konsistojë në:

1. trajnimin bazik, që përfshin të gjitha subjektet, temat dhe nëntemat që përmbahen në shtojcën 2 të aneksit I; dhe

2. trajnimin e kategorisë, që përfshin të gjitha subjektet, temat dhe nëntemat prej së paku një prej pikave të mëposhtme:

i. Kategoria e Kontrollit Vizual të Aerodromi – ADV, e përcaktuar në shtojcën 3 të aneksit I;

ii. Kategoria e Kontrollit me Instrument të Aerodromit – ADI (TWR), e përcaktuar në shtojcën 4 të aneksit I;

iii. Kategoria e Kontrollit Procedural të Afrimit – APP, e përcaktuar në shtojcën 6 të aneksit I;

iv. Kategoria e Kontrollit Procedural të Hapsirës – ACP, e përcaktuar në shtojcën 6 të aneksit I;

v. Kategoria e Kontrollit të Afrimit me Survejim – APS, e përcaktuar në shtojcën 7 të aneksit I;

vi. Kategoria e Kontrollit të Hapësirës me Survejim – ACS, e përcaktuar në shtojcën 8 të aneksit I.

b) Trajnimi i menduar për një kategori shtesë do të konsistojë në subjektet, temat dhe nëntemat e aplikueshme për së paku një prej kategorive të përcaktuara në pikën (a)(2).

c) Trajnimi i menduar për riaktivizimin e një kategorie pas një vlerësimi të mëparshëm jo të suksesshëm të kompetencës sipas KTA.B.010(b) do të përshtatet sipas rezultatit të atij vlerësimi.

d) Trajnimi i menduar për një miratim kategorie të ndryshëm nga KTA.B.015(a)(3) do të konsistojë në subjekte, tema dhe nëntema të zhvilluara nga organizata e trajnimit dhe të miratuara si pjesë e kursit trajnues.

e) Trajnimi bazë dhe/ose i kategorisë mund të plotësohet me subjektet, temat dhe nëntemat që janë shtesë ose specifike për Bllokun e Hapësirës Ajrore Funktionale (FAB) ose për mjedisin kombëtar.

KTA.D.015 Plani i trajnimit fillestar

Një plan i trajnimit fillestar do të krijohet nga organizata trajnimit dhe do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar. Ai do të përmbajë së paku:

a) përbërjen e kursit të trajnimit fillestar të parashikuar sipas KTA.D.010;

b) strukturën e trajnimit fillestar të parashikuar sipas KTA.D.020(b);

c) procesin për kryerjen e kursit të trajnimit fillestar;

d) metodat e trajnimit;

e) kohëzgjatjen minimale dhe maksimale të kursit të trajnimit fillestar;

f) në lidhje me KTA.D.010(b), procesin për përshtatjen e kurseve të trajnimit fillestar që të marrë parasysh kursin bazik të trajnimit të përfunduar me sukses;

g) proceset për ekzaminimet dhe vlerësimet sipas KTA.D.025 dhe KTA.D.035, si dhe objektivat e performancës sipas KTA.D.030 dhe KTA.D.040;

h) kualifikimet, rolet dhe përgjegjësitë e personelit të trajnimit;

i) procesin për përfundimin më herët të trajnimit;

j) procesin e apelimit;

k) ruajtjen e rekordeve specifike për trajnimin fillestar;

l) procesin dhe arsyet për rishikimin dhe ndryshimin e planit fillestar të trajnimit dhe dorëzimin e tij pranë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar. Rishikimi i planit të trajnimit fillestar do të bëhet së paku një herë në tre vjet.

KTA.D.020 Kurset e trajnimit bazik dhe të kategorive

a) Trajnimi bazik dhe i kategorive do të ofrohet si kurs i ndarë ose i integruar.

b) Kurset e trajnimit bazik dhe të kategorive ose një kurs i trajnimit fillestar të integruar do të zhvillohen dhe ofrohen nga organizatat trajnimit dhe miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

c) Kur trajnimi fillestar ofrohet si një kurs i integruar, duhet të bëhet një dallim i qartë ndërmjet ekzaminimeve dhe vlerësimeve, për:

1. trajnimin bazik; dhe

2. secilin trajnim të kategorisë.

d) Përfundimi me sukses i trajnimit fillestar ose i trajnimit të kategorisë për lëshimin e një kategorie shtesë do të tregohet nga një certifikatë e lëshuar nga organizata trajnimit.

e) Përfundimi me sukses i trajnimit bazik do të tregohet nga një certifikatë e lëshuar nga organizata trajnimit.

KTA.D.025 Ekzaminimet dhe vlerësimet e trajnimit bazik

a) Kurset e trajnimit bazik do të përfshijnë ekzaminimet teorike dhe vlerësimet teorike.

b) Kalimi në ekzaminimet teorike do t'i jepet një aplikanti që arrin një minimum prej 75 % të pikëve që i janë caktuar atij ekzaminimi.

c) Vlerësimi/et i objektivave të performancës siç listohen në KTA.D.030 do të kryhet nga një trajnues me detyrë të pjesshme me ose një simulator.

d) Kalimi në vlerësim/e do t'i jepet një aplikanti që tregon në mënyrë të vazhdueshme performancën e

kërkuar siç listohet në KTA.D.030 dhe tregon sjelljen e kërkuar për operacionet në mënyrë të parrezikshme brenda shërbimit të kontrollit të trafikut ajror.

Vlerësimi/et do të përfshijë vlerësimin e objektivave të mëposhtëm të performancës:

- a) kontrolli dhe përdorimi i pajisjeve të pozicionit të punës;
- b) të pasurit dhe ruajtja e vëmendjes në situata të ndryshme duke monitoruar trafikun dhe duke identifikuar avionin, nëse aplikohet;
- c) monitorimi dhe përditësimi i të dhënave të fluturimit;
- d) ruajtja e të dëgjuarit të vazhdueshëm në frekuencën e përcaktuar;
- e) dhënia e lejeve të përshtatshme, udhëzimeve dhe informacioneve të trafikut;
- f) përdorimi i frazeologjisë së miratuar;
- g) komunikimi në mënyrë efektive;
- h) aplikimi i ndarjes;
- i) aplikimi i koordinimit sipas nevojës;
- j) aplikimi i procedurave të parashikuara për hapësirën ajrore;
- k) zbulimi i konflikteve potenciale ndërmjet avionëve;
- l) vlerësimi i prioritetit të veprimeve;
- m) zgjedhja e metodave më të përshtatshme të ndarjes.

KTA.D.035 Ekzaminimet dhe vlerësimi i trajnimit të kategorisë

- a) Kurset e trajnimit të kategorisë do të përfshijnë ekzaminimet teorike dhe vlerësimet praktike.
- b) Kalimi në ekzaminimet teorike do t'i jepet një aplikanti që arrin një minimum prej 75% të atij ekzaminimi.

c) Vlerësimi/et do të bazohet në objektivat e performancës së trajnimit të kategorisë të përshkruara në KTA.D.040.

d) Vlerësimi/et kryhet në një simulator.

e) Kalimi në vlerësim/e do t'i jepet një aplikanti që tregon në mënyrë të vazhdueshme performancën e kërkuar të përshkruar në KTA.D.040 dhe tregon sjelljen e kërkuar për operacionet e parrezikshme brenda shërbimit të kontrollit të trafikut ajror.

KTA.D.040 Objektivat e performancës së trajnimit të kategorisë

a) Objektivat e performancës së trajnimit të kategorisë dhe detyrat e objektivave të performancës do të përcaktohen për secilin kurs të trajnimit të kategorive.

b) Objektivat e performancës së trajnimit të kategorisë do t'i kërkojnë aplikantit të:

1. tregojë aftësinë për të menaxhuar trafikun ajror në një mënyrë që garanton shërbime të sigurt, të rregullta dhe të shpejta; dhe
2. trajtojë situatat komplekse dhe të dendura të trafikut.

c) Përveç pikës "b", objektivat e performancës së trajnimit të kategorisë për kategorinë e Kontrollit Vizual të Aerodromit (ADV) dhe kategorinë e Kontrollit me Instrument të Aerodromit (ADI) do të sigurojnë që aplikantët:

1. menaxhojnë ngarkesën e punës dhe ofrojnë shërbime të trafikut ajror brenda një zone të përcaktuar të përgjegjësisë së aerodromit; dhe

2. aplikojnë teknikat e kontrollit të aerodromit dhe procedurat operationale për trafikun e aerodromit.

d) Përveç pikës "b", objektivat e performancës së trajnimit të kategorisë së Kontrollit Procedural të afrimit (APP) do të sigurojnë që aplikantët:

1. menaxhojnë ngarkesën e punës dhe ofrojnë shërbime të trafikut ajror brenda një zone të përcaktuar të kontrollit të afrimit nën përgjegjësi; dhe

2. aplikojnë kontrollin procedural të afrimit, teknikat e planifikimit dhe procedurat operationale për trafikun e mbërritjes, mbajtjes (holding), nisjes dhe trafikut transit.

e) Përveç pikës "b", objektivat e performancës së trajnimit të kategorisë së Kontrollit të afrimit meurvejim (APS) do të sigurojnë që aplikantët:

1. menaxhojnë ngarkesën e punës dhe ofrojnë shërbime të trafikut ajror brenda një zone të përcaktuar të kontrollit të afrimit nën përgjegjësi; dhe

2. aplikojnë kontrollin e mbikëqyrjes së afrimit, teknikat e planifikimit dhe procedurat operationale për trafikun e mbërritjes, mbajtjes, nisjes dhe trafikut transit.

f) Përveç pikës "b", objektivat e performancës së trajnimit të kategorisë së Kontrollit Procedural të Hapësirës (ACP) do të sigurojnë që aplikantët:

1. menaxhojnë ngarkesën e punës dhe ofrojnë shërbime të trafikut ajror brenda një hapësire të

përcaktuar të kontrollit të hapësirës nën përgjegjësi; dhe

2. aplikojnë kontrollin procedural të hapësirës, teknikat e planifikimit dhe procedurat operationale për trafikun e zonës.

g) Përveç pikës “b”, objektivat e performancës së trajnimit të kategorisë së Kontrollit të hapësirës me survejim do të sigurojnë që aplikantët:

1. menaxhojnë ngarkesën e punës dhe ofrojnë shërbime të trafikut ajror brenda një hapësire të përcaktuar të kontrollit të hapësirës nën përgjegjësi; dhe

2. aplikojnë kontrollin e mbikëqyrjes së hapësirës, teknikat e planifikimit dhe procedurat operationale për trafikun e zonës.

Seksioni 3

Kërkesat e trajnimit të njësisë

KT.A.D.045 Përbërja e trajnimit të njësisë

a) Trajnimi i njësisë do të konsistojë në kurset e trajnimit për çdo miratim të njësisë të krijuar në njësinë ATC siç përcaktohet në planin e trajnimit të njësisë.

b) Kurset e miratimit të njësisë do të zhvillohen dhe ofrohen nga organizata trajnimi sipas KT.A.D.060 dhe miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

c) Trajnimi i njësisë do të përfshijë trajnimin në:

1. procedurat operationale;
2. aspektet e specifikave të detyrës;
3. situatat jonormale dhe të emergjencës; dhe
4. faktorët njerëzorë.

KT.A.D.050 Parakushtet për trajnimin e njësisë

Trajnimi i njësisë mund të fillojë vetëm nga personat që janë mbajtës të:

a) një licencë të student-kontrollorit të trafikut ajror me kategorinë përkatëse dhe, nëse aplikohet, miratimin e kategorisë; ose

b) një licencë të kontrollorit të trafikut ajror me kategorinë përkatëse dhe, nëse aplikohet, miratimin e kategorisë;

me kusht që kërkesat e përcaktuara në KT.A.B.001 (d) dhe KT.A.B.010 (b) të jenë përmbushur.

KT.A.D.055 Plani i trajnimit të njësisë

a) Plan i trajnimit të njësisë do të krijohet nga organizata e trajnimit për secilën njësi ATC dhe do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Plani i trajnimit të njësisë do të përmbajë së paku:

1. kategoritë dhe miratimet për të cilat trajnimi kryhet;
2. strukturën e trajnimit të njësisë;
3. listën e kurseve për miratimin e njësisë sipas KT.A.D.060;
4. procesin për kryerjen e një kursi të miratimit të njësisë;
5. metodat e trajnimit;
6. kohëzgjatjen minimale të kursit të miratimit të njësisë;
7. procesin për përshtatjen e kurseve të miratimit të njësisë duke marrë parasysh kategoritë, miratimet e kategorive dhe eksperiencën e aplikantëve, kur është e përshtatshme;
8. proceset për demonstrimin e njohurive teorike dhe të kuptuarit sipas KT.A.D.065, duke përfshirë numrin, frekuencën dhe llojin, si dhe notat e kalimit për ekzaminimet, që do të jenë një minimum prej 75% i notave që u janë caktuar këtyre ekzaminimeve;
9. proceset për vlerësimin sipas KT.A.D.070 duke përfshirë numrin dhe frekuencën e vlerësimeve;
10. kualifikimet, rolet dhe përgjegjësitë e personelit trajnues;
11. procesi për përfundimin më herët të trajnimit;
12. procesi i apelimit;
13. mbajtja e rekordeve specifikisht për trajnimin e njësisë;
14. një listë e situatave jonormale dhe të emergjencës specifikisht për secilin miratim të njësisë;
15. procesi dhe arsyet për rishikimin dhe ndryshimin e planit të trajnimit të njësisë dhe dorëzimi i tij tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar. Rishikimi i planit të trajnimit të njësisë do të bëhet së paku një herë në tre vjet.

KT.A.D.060 Kursi i miratimit të njësisë

a) Kursi i miratimit të njësisë do të jetë kombinimi i fazave përkatëse të trajnimit të njësisë për lëshimin ose rinovimin e një miratimi njësie në licencë. Secili kurs do të përmbajë:

1. një fazë trajnimi tranzicionale;
2. një fazë trajnimi në vendin e punës;

Faza e paratrajnimit në vendin e punës (pre-OJT) do të përfshihet, nëse kërkohet, sipas KTA.D.005(a)(2).

b) Fazat e trajnimit të njësisë të referuara në paragrafin “a” do të ofrohen ndarazi ose në një mënyrë të integruar.

c) Kurset e trajnimit të njësisë do të përcaktojnë planin dhe objektivat e performancës në përputhje me KTA.D.045(c) dhe do të kryhen në përputhje me planin e trajnimit të njësisë.

d) Kurset e miratimit të njësisë që përfshijnë trajnimin për miratimin e kategorisë sipas KTA.B.015 do të plotësohen me trajnim shtesë që lejon përfitimin e aftësive të lidhura me miratimin e kategorisë.

e) Trajnimi i menduar për një miratim kategorie të ndryshëm nga KTA.B.015(a)(3) do të konsistojë në subjektet, objektivat e subjektit, temat dhe nëntemat e zhvilluara nga organizata e trajnimit dhe të miratuara si pjesë e kursit të trajnimit.

f) Kurset e miratimit të njësisë të ndërrmarra pas një shkëmbimi të një licence do të përshtaten për të përfshirë elementët e trajnimit fillestar që janë specifike për Bllokun e Hapësirës Ajrore Funksionale ose për mjedisin kombëtar.

KTA.D.065 Demonstrimi i njohurive teorike dhe të kuptuarit

Njohuritë teorike dhe të kuptuarit do të demonstrohen nga ekzaminimet.

KTA.D.070 Vlerësimet gjatë kurseve të trajnimit të njësisë

a) Vlerësimi i aplikantit do të kryhet në mjedisin operacional nën kushte normale operationale së paku një herë në fund të trajnimit në vendin e punës.

b) Kur kursi i miratimit të njësisë përmban një fazë para trajnimi në vendin e punës(pre-OJT), aftësitë e aplikantit do të vlerësohen në një pajisje trajnuese sintetike së paku në fund të kësaj faze.

c) Pavarësisht pikës “a”, një pajisje trajnuese sintetike mund të përdoret gjatë një vlerësimi të miratimit të njësisë për të treguar aplikimin e procedurave të trajnuara jo të ndeshura në mjedisin operacional gjatë vlerësimit.

Seksioni 4

Kërkesat e trajnimit të vazhdueshëm

KTA.D.075 Trajnimi i vazhdueshëm

Trajnimi i vazhdueshëm do të konsistojë në kurset e trajnimit rifreskues sipas KTA.D.005 dhe të konvertimit dhe do të ofrohet sipas kërkesave të përmbajtura në skemën e kompetencës së njësisë sipas KTA.B.025.

KTA.D.080 Trajnimi rifreskues

a) Kursi i trajnimit rifreskues do të zhvillohet dhe ofrohet nga organizatat e trajnimit dhe miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Trajnimi rifreskues do të hartohet për të rishikuar, përforcuar ose përmirësuar njohuritë dhe aftësitë ekzistuese të kontrollorëve të trafikut ajror për të ofruar një lëvizje të sigurt, të rregullt dhe të shpejtë të trafikut ajror dhe do të përmbajë së paku:

1. trajnimin e praktikave dhe procedurave standarde, duke përdorur frazeologjinë e miratuar dhe komunikimin efektiv;

2. trajnimin e situatave jonormale dhe të emergjencës, duke përdorur frazeologjinë e miratuar dhe komunikimin efektiv; dhe

3. trajnimin e faktorëve njerëzorë.

c) Plani për kursin e trajnimit rifreskues do të përcaktohet dhe kur një subjekt përditëson aftësitë e kontrollorëve të trafikut ajror, do të zhvillohen, gjithashtu, objektivat e performancës.

KTA.D.085 Trajnimi i konvertimit

a) Kurset e trajnimit të konvertimit do të zhvillohen dhe ofrohen nga organizatat e trajnimit dhe miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Trajnimi i konvertimit do të hartohet për të ofruar njohuritë dhe aftësitë e përshtatshme në lidhje me një ndryshim në mjedisin operacional dhe do të ofrohet nga organizatat e trajnimit kur vlerësimi i parrezikshmërisë (*safety assessment*) së ndryshimit arrin në përfundimin e nevojës për një trajnim të tillë.

c) Kurset e trajnimit të konvertimit do të përfshijnë përcaktimin e:

1. metodës së përshtatshme të trajnimit dhe kohëzgjatjen e kursit, duke marrë parasysh natyrën dhe masën e ndryshimit; dhe
2. metodat e ekzaminimit dhe/ose vlerësimit për trajnimin e konvertimit.
- d) Trajnimi i konvertimit do të ofrohet para se kontrollorët e trafikut ajror të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre në mjedisin operacional të ndryshuar.

Seksioni 5

Trajnimi i instruktorëve dhe vlerësuesve

KT.A.D.090 Trajnimi i instruktorëve praktikë

a) Trajnimi i instruktorëve praktikë do të zhvillohet dhe ofrohet nga organizatat e trajnimit dhe do të konsistojë në:

1. një kurs të teknikave praktike udhëzuese për OJTI/ITVP dhe/ose STDI, duke përfshirë edhe një vlerësim;

2. një kurs trajnimi rifreskues mbi aftësitë udhëzuese praktike;

3. një metodë për vlerësimin e kompetencës së instruktorëve praktikë.

b) Kurset e trajnimit dhe metodat e vlerësimit të referuara në pikën “a” do të miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

KT.A.D.095 Trajnimi i vlerësuesve

a) Trajnimi i vlerësuesve do të zhvillohet dhe ofrohet nga organizatat e trajnimit dhe do të konsistojë në:

1. një kurs trajnimi të vlerësuesit, duke përfshirë edhe një vlerësim;

2. një trajnim rifreskues mbi aftësitë e vlerësimit;

3. një metodë për vlerësimin e kompetencës së vlerësuesve.

b) Kurset e trajnimit dhe metodat e vlerësimit të referuara në pikën “a” do të miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

SHTOJCA 1 E ANEKSIT I

SHKALLA E VLERËSIMIT TË AFTËSISË GJUHËSORE – KËRKESAT PËR AFTËSINË GJUHËSORE

Shkalla e vlerësimit të aftësisë gjuhësore: nivelet ekspert, të zgjeruara dhe operacionale

Niveli	Shqiptimi Përdor një dialekt dhe/ose theks të kuptueshëm për komunitetin aeronautik	Struktura gramatike relevante dhe modelet e fjalisë përcaktohen nga funksionet e gjuhës së përshtatshme për detyrën	Fjalori	Rrjedhshmëria	Të kuptuarit	Ndërveprimet
Ekspert 6	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, edhe pse influencohen nga gjuha e parë ose ndryshimi rajonal, thuajse kurrë nuk ndërhyjnë në lehtësinë e të kuptuarit.	Strukturat gramatike bazë dhe komplekse dhe modelet e fjalisë kontrollohen mirë në mënyrë të vazhdueshme.	Gama dhe saktësia e fjalorit janë të mjaftueshme për të komunikuar në mënyrë efektive në një varietet të gjerë të temave të njohura dhe të panjohura. Fjalori është idiomatik, me nuancë dhe sensitiv për	I aftë për të folur gjatë me një rrjedhë natyrale, pa përpjekje. Rrjedhë të foluri e ndryshme për efektin stilistik, p.sh. për të theksuar një pikë. Përdor lidhësat dhe shënuesit e diskursit spontanisht	Të kuptuarit është në mënyrë të vazhdueshme i saktë në gjitha kontekstet dhe përfshin të kuptuarit e hollësive linguistike dhe kulturore.	Nder vepron me lehtësi në thuajse të gjitha situatat. Është sensitiv ndaj sugjerimeve verbale dhe joverbale dhe i përgjigjet atyre siç duhet.

			t'u regjistruar			
I zgjeruar 5	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, edhe pse influencohen nga gjuha e parë ose ndryshimi rajonal, rrallë ndërhyjnë në lehtësinë e të kuptuarit.	Strukturat gramatike bazë dhe modelet e fjalisë kontrollohen mirë në mënyrë të vazhdueshme. Strukturat komplekse përpiqen por me gabime që ndonjëherë ndërhyjnë me kuptimin.	Gama dhe saktësia e fjalorit janë të mjaftueshme për të komunikuar në mënyrë efektive në tema të zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën. Parafrazimet në mënyrë të vazhdueshme dhe të suksesshme. Fjalori është ndonjëherë idiomatik.	I aftë për të folur gjatë me një lehtësi relative mbi temat e njohura por nuk varion rrjedha e të folurit si një pajisje stilistike. Mund të përdorë lidhëset dhe shënuesit e diskursit të përshtatshëm.	Të kuptuarit është i saktë në tema të zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën dhe më së shumti i saktë kur folësi konfrontohet me një komplikim gjuhësor ose situacional ose një ndërrim të papritur të ngjarjeve. Është i aftë të kuptojë një game të varieteteve të të folurit (dialekt dhe/ose theks) ose regjistra.	Përgjigjet janë të menjëhershme, të përshtatshme dhe informative. Menaxhon marrëdhënien folës/dëgjues në mënyrë efektive.
Operacional 4	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, influencohen nga gjuha e parë ose ndryshimi rajonal, por vetëm ndonjëherë ndërhyjnë në lehtësinë e të kuptuarit.	Strukturat gramatike bazë dhe modelet e fjalisë përdoren në mënyrë kreative dhe zakonisht kontrollohen mirë. Gabime mund të ndodhin veçanërisht në rrethana të pazakonshme ose të papritura, por rrallë ndërhyjnë me kuptimin.	Gama dhe saktësia e fjalorit janë të mjaftueshme për të komunikuar në mënyrë efektive në tema të zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën. Mund të parafranojë në mënyrë të suksesshme kur ka mungesë fjalori në rrethana të pazakonshme ose të papritura.	Prodhon tensione të gjuhës në një kohë të përshtatshme. Mund të ketë humbje të rastësishme të rrjedhshmërisë në kalimin nga i foluri i tregimit në formulaik për ndërveprimin spontan, por kjo nuk parandalon (pengon) komunikimin efektiv. Mund të përdorë në mënyrë të kufizuar lidhësat dhe treguesit e ligjërit. Plotësimet nuk përdoren.	Të kuptuarit është më së shumti i saktë në tema të zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën kur theksi ose varieteti është mjaftueshëm i kuptueshëm për një komunitet ndërkombëtar përdoruesish. Kur folësi konfrontohet me një komplikim gjuhësor ose situacional ose një ndërrim të papritur të ngjarjeve, të kuptuarit	Përgjigjet janë zakonisht të menjëhershme, të përshtatshme dhe informative. Fillon dhe mban shkëmbime edhe kur ka të bëjë me një ndërrim të papritur të ngjarjeve. Merret me saktësi me keqkuptimet e dukshme nëpërmjet kontrollit, konfirmimit ose qartësimit.

					mund të jetë i ngadalhtë ose kërkon strategji qartësimi.	
--	--	--	--	--	--	--

Shkalla e vlerësimit të aftësisë gjuhësore: nivelet paraoperacionale, elementare dhe paraelementare

Niveli	Shqiptimi Përdor një dialekt dhe/ose theks të kuptueshëm për komunitetin aeronautik	Struktura Struktura gramatike relevante dhe modelet e fjalisë përcaktohen nga funksionet e gjuhës së përshtatshme për detyrën	Fjalori	Rrjedhshmëria	Të kuptuarit	Ndërveprimet
Paraoperacional 3	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, influencohen nga gjuha e parë ose ndryshimi rajonal, dhe ndërhyjnë shpesh në lehtësinë e të kuptuarit.	Strukturat gramatike bazë dhe komplekse dhe modelet e fjalisë të lidhura me situatat e paparashikuara nuk kontrollohen gjithmonë mirë. Gabimet shpesh ndërhyjnë me të kuptuarit.	Gama dhe saktësia e fjalorit janë shpesh të mjaftueshme për të komunikuar mbi tema të zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën por gama është e kufizuar dhe zgjedhja e fjalës shpesh e papërshtatshme. Shpesh nuk është në gjendje të parafrzojë me sukses kur mungon fjalori.	Prodhon tensione gjuhe, por frazimi dhe pushimi janë shpesh të papërshtatshëm. Hezitimet ose ngadalësitë në përpunimin e gjuhës mund të ndalojnë komunikimin efektiv. Plotësimet shpesh herë tërheqin vëmendjen.	Të kuptuarit është shpesh i saktë në temat e zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën kur theksi ose varieteti i përdorur është mjaftueshëm i kuptueshëm për një komunitet ndërkombëtar përdoruesish. Mund të dështojë së kuptuari një komplikim gjuhësor ose situacional ose për një ndërrim të papritur të ngjarjeve.	Përgjigjet janë zakonisht të menjëhershme, të përshtatshme dhe informative. Mund të fillojë dhe mbajë shkëmbime me lehtësi të arsyeshme mbi temat e njohura dhe në situatat e parashikueshme. Përgjithësisht i paaftë kur merret me një ndërrim të papritur të ngjarjeve.
Elementare 2	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, influencohen shumë nga gjuha e parë ose ndryshimi rajonal, dhe zakonisht ndërhyjnë në	Tregon vetëm kontroll të kufizuar të pak strukturave të memorizuara gramatikore dhe modeleve të fjalisë.	Gamë e kufizuar fjalori që konsiston vetëm në fjalë të izoluar dhe fraza të memorizuara.	Mund të prodhojë thënie shumë të shkurtra, të izoluar, të memorizuara me pushim të shpeshtë dhe një përdorim të plotësuesve që tërheqin vëmendjen për	Të kuptuarit është i kufizuar për frazat e izoluar, të memorizuara kur artikulojnë me kujdes dhe ngadalë.	Koha e përgjigjes është e ngadalhtë dhe shpesh e papërshtatshme. Ndërveprimi është i kufizuar për shkëmbimet e thjeshta rutinë.

	lehtësinë e të kuptuarit.			të kërkuar për shprehi dhe për të artikuluar më pak fjalë të njohura.		
Paraelementare 1	Performon në një nivel poshtë nivelit elementar.	Performon në një nivel poshtë nivelit elementar.	Performon në një nivel poshtë nivelit elementar.	Performon në një nivel poshtë nivelit elementar.	Performon në një nivel poshtë nivelit elementar.	Performon në një nivel poshtë nivelit elementar

SHTOJCA 2 E ANEKSIT I TRAJNIMI BAZIK

(Referenca: aneksi I – pjesa KTA nën pjesa D, seksioni 2, KTA.D.010(a)(1))

TABELA E PËRMBAJTJES

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA

SUBJEKTI 5: LUNDRIMI

SUBJEKTI 6: AVIONI

SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË

SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

TEMA INTRB 1 – MENAXHIMI I KURSIT

Nëntema INTRB 1.1 – Hyrje në kurs

Nëntema INTRB 1.2 – Administrimi i kursit

Nëntema INTRB 1.3 – Materiale të studimit dhe dokumentacioni i trajnimit

TEMA INTRB 2 – HYRJE NË KURSIN E TRAJNIMIT ATC

Nëntema INTRB 2.1 – Përmbajtja dhe organizimi i kursit

Nëntema INTRB 2.2 – Karakteri i trajnimit

Nëntema INTRB 2.3 – Procesi i vlerësimit

TEMA INTRB 3 – HYRJE NË TË ARDHMEN E KTA-së

Nëntema INTRB 3.1 – Prospekti i punës

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

TEMA LAWB1 – HYRJE NË LIGJIN E AVIACIONIT

Nëntema LAWB 1.1 – Rëndësia e ligjit të aviacionit

TEMA LAWB 2 – ORGANIZATAT NDËRKOMBËTARE

Nëntema LAWB 2.1 – ICAO

Nëntema LAWB 2.2 – Agjencitë evropiane dhe të tjera

Nëntema LAWB 2.3 – Shoqatat e aviacionit

TEMA LAWB 3 – ORGANIZATAT KOMBËTARE

Nëntema LAWB 3.1 – Qëllimi dhe funksioni

Nëntema LAWB 3.2 – Procedurat legjislative kombëtare

Nëntema LAWB 3.3 – Autoriteti kompetent

Nëntema LAWB 3.4 – Shoqatat kombëtare të aviacionit civil

TEMA LAWB 4 – MENAXHIMI I PARREZIKSHMËRISË NË ATS

Nëntema LAWB 4.1 – Rregullorja e Parrezikshmërisë

Nëntema LAWB 4.2 – Sistemi i menaxhimit të Parrezikshmërisë

TEMA LAWB 5 – RREGULLAT DHE RREGULLORET

Nëntema LAWB 5.1 – Njësitë e matjes

Nëntema LAWB 5.2 – Licencimi/certifikimi KTA

Nëntema LAWB 5.3 – Pamje e përgjithshme e ANS dhe ATS

Nëntema LAWB 5.4 – Rregullat e ajrit

Nëntema LAWB 5.5 – Hapësira ajrore dhe rrugët ATS

Nëntema LAWB 5.6 – Plani i fluturimit

Nëntema LAWB 5.7 – Aerodromet

Nëntema LAWB 5.8 – Procedurat e mbajtjes (Holding) për fluturimet IFR

Nëntema LAWB 5.9 – Procedurat e mbajtjes (Holding) për fluturimet VFR

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

TEMA ATMB 1 – MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

Nëntema ATMB 1.1 – Aplikimi i njësive të matjes

Nëntema ATMB 1.2 – Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (ATC)

Nëntema ATMB 1.3 – Shërbimi i informacionit të fluturimit (FIS)

Nëntema ATMB 1.4 – Shërbimet paralajmëruese

Nëntema ATMB 1.5 – Shërbimi këshillues i trafikut ajror

Nëntema ATMB 1.6 – Kapaciteti i sistemeve ATS dhe menaxhimi i rrjedhës së trafikut ajror

Nëntema ATMB 1.7 – Menaxhimi i hapësirës ajrore (ASM)

TEMA ATMB 2 – ALTIMETRI DHE CAKTIMI I NIVELIT

Nëntema ATMB 2.1 – Altimetri

Nëntema ATMB 2.2 – Niveli tranzitor

Nëntema ATMB 2.3 – Caktimi i nivelit

TEMA ATMB 3 – RADIOTELEFONIA (RTF)

Nëntema ATMB 3.1 – Procedurat e operimit të përgjithshëm RTF

TEMA ATMB 4 – LEJET DHE INSTRUKSIONET ATC

Nëntema ATMB 4.1 – Lloji dhe përmbajtja e lejeve ATC

Nëntema ATMB 4.2 – Instruksionet ATC

TEMA ATMB 5 – KOORDINIMI

Nëntema ATMB 5.1 – Parimet, llojet dhe përmbajtja e koordinimit

Nëntema ATMB 5.2 – Nevoja për koordinim

Nëntema ATMB 5.3 – Mjetet e koordinimit

TEMA ATMB 6 – SHFAQJA E TË DHËNAVE

Nëntema ATMB 6.1 – Nxjerrja e të dhënave

Nëntema ATMB 6.2 – Menaxhimi i të dhënave

TEMA ATMB 7 – NDARJET

Nëntema ATMB 7.1 – Ndarja vertikale dhe procedurat

Nëntema ATMB 7.2 – Ndarja horizontale dhe procedurat

Nëntema ATMB 7.3 – Ndarja vizuale

Nëntema ATMB 7.4 – Ndarja në aerodrom dhe procedurat

Nëntema ATMB 7.5 – Ndarja e bazuar në sistemet e mbikëqyrjes ATS

Nëntema ATMB 7.6 – Ndarja e turbulencës

TEMA ATMB 8 – SISTEMET E SHMANGIES SË PËRPLASJES NË FLUTURIM DHE RRJETAT E SIGURISË TË BAZUARA NË TOKË

Nëntema ATMB 8.1 – Sistemet e shmangies së përplasjes në fluturim

Nëntema ATMB 8.2 – Rrjetet e sigurisë të bazuara në tokë

TEMA ATMB 9 – AFTËSITË PRAKTIKE BAZË

Nëntema ATMB 9.1 – Procesi i menaxhimit të trafikut

Nëntema ATMB 9.2 – Aftësitë praktike bazë të aplikueshme për të gjitha kategoritë

Nëntema ATMB 9.3 – Aftësitë praktike bazë të aplikueshme për aerodromin

Nëntema ATMB 9.4 – Aftësitë praktike bazë të aplikueshme për survejimin

SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA

TEMA METB 1 – HYRJE NË METEOROLOGJIN

Nëntema METB 1.1 – Aplikimi i njësive të matjes

Nëntema METB 1.2 – Aviacioni dhe meteorologjia

Nëntema METB 1.3 – Organizimi i shërbimit meteorologjik

TEMA METB 2 – ATMOSFERA

Nëntema METB 2.1 – Përbërja dhe struktura

Nëntema METB 2.2 – Atmosfera standarde

Nëntema METB 2.3 – Nxehësia dhe temperatura

Nëntema METB 2.4 – Uji në atmosferë

Nëntema METB 2.5 – Presioni i ajrit

TEMA METB 3 – QARKULLIMI ATMOSFERIK

Nëntema METB 3.1 – Qarkullimi ajror i përgjithshëm

Nëntema METB 3.2 – Masat ajrore dhe sistemet frontale

Nëntema METB 3.3 – Sistemet me shkallë të ndërmjetme

Nëntema METB 3.4 – Era

TEMA METB 4 – FENOMENI METEOROLOGJIK

Nëntema METB 4.1 – Retë

Nëntema METB 4.2 – Llojet e reshjeve

Nëntema METB 4.3 – Shikueshmëria

Nëntema METB 4.4 – Rreziqet meteorologjike

TEMA METB 5 – INFORMACIONET METEOROLOGJIKE PËR AVIACIONIN

Nëntema METB 5.1 – Mesazhet dhe raportet

SUBJEKTI 5: LUNDRIMI

TEMA NAVB 1 – HYRJE NË LUNDRIM

Nëntema NAVB 1.1 – Aplikimi i njësive të matjes

Nëntema NAVB 1.2 – Qëllimi dhe përdorimi i lundrimit

TEMA NAVB 2 – TOKA

Nëntema NAVB 2.1 – Vendosja dhe lëvizja e Tokës

Nëntema NAVB 2.2 – Sistemet e koordinatave, drejtimit dhe distancës

Nëntema NAVB 2.3 – Magnetizmi

TEMA NAVB 3 – HARTAT DHE TABELAT AERONAUTIKE

Nëntema NAVB 3.1 – Bërja e hartës dhe projeksionet

Nëntema NAVB 3.2 – Hartat dhe tabelat e përdorura në aviacion

TEMA NAVB 4 – BAZAT NAVIGACIONALE

Nëntema NAVB 4.1 – Ndikimi i erës

Nëntema NAVB 4.2 – Shpejtësia

Nëntema NAVB 4.3 – Lundrimi vizual

Nëntema NAVB 4.4 – Aspektet navigacionale të planifikimit të fluturimit

TEMA NAVB 5 – LUNDRIMI ME INSTRUMENT

Nëntema NAVB 5.1 – Sistemet e bazuara në tokë

Nëntema NAVB 5.2 – Sistemet e lundrimit inercial

Nëntema NAVB 5.3 – Sistemet me bazë satelitore

Nëntema NAVB 5.4 – Procedurat e afrimit me instrument

TEMA NAVB 6 – LUNDRIMII BAZUAR NË PERFORMANCË (PBN)

Nëntema NAVB 6.1 – Parimet dhe përfitimet e lundrimit të hapësirës

Nëntema NAVB 6.2 – Hyrje në PBN

Nëntema NAVB 6.3 – Aplikacionet e PBN

TEMA NAVB 7 – ZHVILLIMET NË LUNDRIM

Nëntema NAVB 7.1 – Zhvillimet e ardhshme

SUBJEKTI 6: AVIONI

TEMA ACFTB 1 – HYRJE NË AVION

Nëntema ACFTB 1.1 – Aplikimi i njësive të matjes

Nëntema ACFTB 1.2 – Aviacioni dhe avioni

TEMA ACFTB 2 – PARIMET E FLUTURIMIT

Nëntema ACFTB 2.1 – Forcat që veprojnë në avion

Nëntema ACFTB 2.2 – Përbërësit strukturor dhe kontrolli i një avioni

Nëntema ACFTB 2.3 – Paketa e të dhënave të fluturimit

TEMA ACFTB 3 – KATEGORITË E AVIONIT

Nëntema ACFTB 3.1 – Kategoritë e avionit

Nëntema ACFTB 3.2 – Kategoritë e turbulencës

Nëntema ACFTB 3.3 – Kategoritë sipas ICAO-s

Nëntema ACFTB 3.4 – Kategoritë mjedisore

TEMA ACFTB 4 – TË DHËNAT E AVIONIT

Nëntema ACFTB 4.1 – Njohja

Nëntema ACFTB 4.2 – Të dhënat e performancës
TEMA ACFTB 5 – MOTORRËT E AVIONIT
Nëntema ACFTB 5.1 – Motorët me piston
Nëntema ACFTB 5.2 – Motorët reaktiv
Nëntema ACFTB 5.3 – Motorët me turbohelikë
Nëntema ACFTB 5.4 – Karburantet e aviacionit
TEMA ACFTB 6 – SISTEMET DHE INSTRUMENTET E AVIONIT
Nëntema ACFTB 6.1 – Instrumentet e fluturimit
Nëntema ACFTB 6.2 – Instrumentet navigacional
Nëntema ACFTB 6.3 – Instrumentet e motorit
Nëntema ACFTB 6.4 – Sistemet e avionit
TEMA ACFTB 7 – FAKTORËT QË PREKIN PERFORMANCËN E AVIONIT
Nëntema ACFTB 7.1 – Faktorët e ngritjes
Nëntema ACFTB 7.2 – Faktorët e ngjitjes
Nëntema ACFTB 7.3 – Faktorët e lundrimit
Nëntema ACFTB 7.4 – Faktorët e zbritjes dhe afrimit fillestar
Nëntema ACFTB 7.5 – Afrimi përfundimtar dhe faktorët e uljes
Nëntema ACFTB 7.6 – Faktorët ekonomikë
Nëntema ACFTB 7.7 – Faktorët mjedisorë
SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË
TEMA HUMB 1 – HYRJE NË FAKTORËT NJERËZORË
Nëntema HUMB 1.1 – Teknikat e të mësuarit
Nëntema HUMB 1.2 – Rëndësia e faktorëve njerëzorë për ATC
Nëntema HUMB 1.3 – Faktorët njerëzorë dhe ATC
TEMA HUMB 2 – PERFORMANCA NJERËZORE
Nëntema HUMB 2.1 – Sjellja individuale
Nëntema HUMB 2.2 – Kultura e parrezikshmërisë dhe sjellja profesionale
Nëntema HUMB 2.3 – Shëndeti dhe mirëqenia
Nëntema HUMB 2.4 – Ekipi i punës
Nëntema HUMB 2.5 – Nevojat bazë të njerëzve në punë
Nëntema HUMB 2.6 – Stresi
TEMA HUMB 3 – GABIMI NJERËZOR
Nëntema HUMB 3.1 – Rreziku i gabimit
Nëntema HUMB 3.2 – Përkufizimi i gabimit njerëzor
Nëntema HUMB 3.3 – Klasifikimi i gabimit njerëzor
Nëntema HUMB 3.4 – Analiza e rrezikut dhe menaxhimi i rrezikut
TEMA HUMB 4 – KOMUNIKIMI
Nëntema HUMB 4.1 – Rëndësia e komunikimit të mirë në ATC
Nëntema HUMB 4.2 – Procesi i komunikimit
Nëntema HUMB 4.3 – Mënyrat e komunikimit
TEMA HUMB 5 – MJEDISI I PUNËS
Nëntema HUMB 5.1 – Ergonomia dhe nevoja për dizejnim të mirë
Nëntema HUMB 5.2 – Pajisjet dhe mjetet
Nëntema HUMB 5.3 – Automatizimi
SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET
TEMA EQPSB 1- PAJISJET ATC
Nëntema EQPSB 1.1 – Llojet kryesore të pajisjeve ATC
TEMA EQPSB 2 – RADIO
Nëntema EQPSB 2.1 – Teoria e radios
Nëntema EQPSB 2.2 – Gjetja e drejtimit
TEMA EQPSB 3 – PAJISJET E KOMUNIKIMIT
Nëntema EQPSB 3.1 – Komunikimet me radio
Nëntema EQPSB 3.2 – Komunikimet me zë ndërmjet njësive/pozicioneve ATS
Nëntema EQPSB 3.3 – Komunikimet data link
Nëntema EQPSB 3.4 – Komunikimet me linjat ajrore

TEMA EQPSB 4 – HYRJE NË SURVEJIM

Nëntema EQPSB 4.1 – Koncepti i survejimit në ATS

TEMA EQPSB 5 – RADARI

Nëntema EQPSB 5.1 – Parimet e radarit

Nëntema EQPSB 5.2 – Radari primar

Nëntema EQPSB 5.3 – Radari sekondar

Nëntema EQPSB 5.4 – Përdorimi i radarëve

Nëntema EQPSB 5.5 – Mënyra S (Mode s)

TEMA EQPSB 6 – SURVEJIMI AUTOMATIK I VARUR

Nëntema EQPSB 6.1 – Parimet e survejimit automatik të varur

Nëntema EQPSB 6.2 – Përdorimi i survejimit automatik të varur

TEMA EQPSB 7 – MULTILATERACIONI (MULTILATERACION)

Nëntema EQPSB 7.1 – Parimet e multilateracionit

Nëntema EQPSB 7.2 – Përdorimi i multilateracionit

TEMA EQPSB 8 – PËRPUNIMI I TË DHËNAVE TË SURVEJIMIT

Nëntema EQPSB 8.1 – Rrjeti i të dhënave të survejimit

Nëntema EQPSB 8.2 – Parimet e punës së rrjetit të të dhënave të survejimit

TEMA EQPSB 9 – PAJISJET E ARDHSHE

Nëntema EQPSB 9.1 – Zhvillimet e reja

TEMA EQPSB 10 – AUTOMATIZIMI NË ATS

Nëntema EQPSB 10.1 – Parimet e automatizimit

Nëntema EQPSB 10.2 – Rrjeti i telekomunikimit fiks aeronautik (AFTN)

Nëntema EQPSB 10.3 – Shkëmbimi i të dhënave on-line

Nëntema EQPSB 10.4 – Sistemet e përdorura për përhapjen automatike të informacioneve

TEMA EQPSB 11 – POZICIONET E PUNËS

Nëntema EQPSB 11.1 – Pajisjet e pozicionit të punës

Nëntema EQPSB 11.2 – Kontrolli i aerodromit

Nëntema EQPSB 11.3 – Kontrolli i afrimit

Nëntema EQPSB 11.4 – Kontrolli i hapësirës

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

TEMA PENB 1 – FAMILJARIZIMI

Nëntema PENB 1.1 – ATS dhe facilitetet e aerodromit

TEMA PENB 2 – PËRDORUESIT E HAPËSIRËS AJRORE

Nëntema PENB 2.1 – Aviacioni civil

Nëntema PENB 2.2 – Ushtria

Nëntema PENB 2.3 – Pritshmëritë dhe kërkesat e pilotëve

TEMA PENB 3 – MARRËDHËNIET E KLIENTIT

Nëntema PENB 3.1 – Marrëdhëniet e klientit

TEMA PENB 4 – MBROJTJA MJEDISORE

Nëntema PENB 4.1 – Mbrojtja mjedisore

SHTOJCA 3 E ANEKSIT I

KATEGORIA E KONTROLLIT VIZUAL TË AERODROMIT (ADV)

(Referenca: aneksi I – PJESA KTA nënpjesa D, seksioni 2, KTA.D.010(a)(2)(i))

TABELA E PËRMBAJTJES

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA

SUBJEKTI 5: LUNDRIMI

SUBJEKTI 6: AVIONI

SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË

SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

SUBJEKTI 11: AERODROMET

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

TEMA INTR 1 – MENAXHIMI I KURSIT

Nëntema INTR 1.1 – Hyrje në kurs

Nëntema INTR 1.2 – Administrimi i kursit

Nëntema INTR 1.3 – Materialet e studimit dhe dokumentacioni i trajnimit

TEMA INTR 2 – HYRJE NË KURSIN E TRAJNIMIT ATC

Nëntema INTR 2.1 – Përmbajtja dhe organizimi i kursit

Nëntema INTR 2.2 – Karakteri i trajnimit

Nëntema INTR 2.3 – Procesi i vlerësimit

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

TEMA LAW 1 – LICENCIMI DHE CERTIFIKATA E KOMPETENCËS PËR KTA

Nëntema LAW 1.1 – Privilegjet dhe kushtet

TEMA LAW 2 – RREGULLAT DHE RREGULLORET

Nëntema LAW 2.1 – Raportet

Nëntema LAW 2.2 Hapësira ajrore

TEMA LAW 3 – MENAXHIMI I PARREZIKSHMËRISË SË ATC

Nëntema LAW 3.1 – Procesi i marrjes së informacionit

Nëntema LAW 3.2 – Investigimi i parrezikshmërisë

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

TEMA ATM 1 – OFRIMI I SHËRBIMEVE

Nëntema ATM 1.1 – Shërbimi i kontrollit të aerodromit

Nëntema ATM 1.2 – Shërbimi i informacioneve të fluturimit (FIS)

Nëntema ATM 1.3 – Shërbimet paralajmëruese (ALRS)

Nëntema ATM 1.4 – Kapaciteti i sistemit ATS dhe menaxhimi i rrjedhës së trafikut ajror

TEMA ATM 2 – KOMUNIKIMI

Nëntema ATM 2.1 – Komunikimi efektiv

TEMA ATM 3 – LEJET ATC DHE INSTRUKSIONET ATC

Nëntema ATM 3.1 – Lejet ATC

Nëntema ATM 3.2 – Instruksionet ATC

TEMA ATM 4 – KOORDINIMI

Nëntema ATM 4.1 – Nevoja për koordinim

Nëntema ATM 4.2 – Mjetet dhe metodat për koordinim

Nëntema ATM 4.3 – Procedurat e koordinimit

TEMA ATM 5 – ALTIMETRI DHE ÇAKTIMI I NIVELIT

Nëntema ATM 5.1 – ALTIMETRI

TEMA ATM 6 – NDARJET

Nëntema ATM 6.1 – Ndarja ndërmjet avionit në nisje

Nëntema ATM 6.2 – Ndarja e avionit në ulje me uljen e mëparshme dhe avionit në nisje me nisjen e mëparshme

Nëntema ATM 6.3 – Ndarja gjatësore me turbulencën e bazuar në kohë

Nëntema ATM 6.4 – Ndarja minimale e reduktuar

TEMA ATM 7 – SISTEMET E SHMANGIES SË PËRPLASJES NË FLUTURIM DHE RRJETAT E SIGURISË SË BAZUARA NË TOKË

Nëntema ATM 7.1 – Sistemet e shmangies së përplasjes në fluturim

Nëntema ATM 7.2 – Rrjetat e sigurisë të bazuara në tokë

TEMA ATM 8 – SHFAQJA E TË DHËNAVE

Nëntema ATM 8.1 – Menaxhimi i të dhënave

TEMA ATM 9 – MJEDISI OPERACIONAL (I SIMULUAR)

Nëntema ATM 9.1 – Integriteti i mjedisit operacional

Nëntema ATM 9.2 – Verifikimi i përdorimit të procedurave operationale

Nëntema ATM 9.3 – Dorëzimi – marrja e kontrollit

TEMA ATM 10 – OFRIMI I NJË SHËRBIMI TË KONTROLLIT TË AERODROMIT

Nëntema ATM 10.1 – Përgjegjësia për ofrimin

Nëntema ATM 10.2 – Funksionet e kullës së kontrollit të aerodromit
Nëntema ATM 10.3 – Procesi i menaxhimit të trafikut
Nëntema ATM 10.4 – Dritat tokësore aeronautike
Nëntema ATM 10.5 – Informacione për avionin nga kulla e kontrollit të aerodromit
Nëntema ATM 10.6 – Kontrolli i trafikut të aerodromit
Nëntema ATM 10.7 – Kontrolli i trafikut në rrethin e trafikut
Nëntema ATM 10.8 – Pista në përdorim
SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA
TEMA MET 1 – FENOMENI METEOROLOGJIK
Nëntema MET 1.1 – Fenomeni meteorologjik
TEMA MET 2 – BURIMET E TË DHËNAVE METEOROLOGJIKE
Nëntema MET 2.1 – Instrumentet meteorologjike
Nëntema MET 2.2 – Burime të tjera të të dhënave meteorologjike
SUBJEKTI 5: LUNDRIMI
TEMA NAV 1 – HARTAT DHE TABELAT AERONAUTIKE
Nëntema NAV 1.1 – Hartat dhe tabelat
TEMA NAV 2 – LUNDRIMI ME INSTRUMENT
Nëntema NAV 2.1 – Sistemet navigacionale
Nëntema NAV 2.2 – Afrimi i stabilizuar
SUBJEKTI 6: AVIONI
TEMA ACFT 1 – INSTRUMENTET E AVIONIT
Nëntema ACFT 1.1 – Instrumentet e avionit
TEMA ACFT 2 – KATEGORITË E AVIONIT
Nëntema ACFT 2.1 – Turbulenca
TEMA ACFT 3 – FAKTORËT QË PREKIN PERFORMANCËN E AVIONIT
Nëntema ACFT 3.1 – Faktorët e nisjes
Nëntema ACFT 3.2 – Faktorët e ngjitjes
Nëntema ACFT 3.3 – Faktorët e afrimit përfundimtar dhe e uljes
Nëntema ACFT 3.4 – Faktorët ekonomikë
Nëntema ACFT 3.5 – Faktorët mjedisorë
TEMA ACFT 4 – TË DHËNAT E AVIONIT
Nëntema ACFT 4.1 – Njohja e llojeve të avionit
Nëntema ACFT 4.2 – Të dhënat e performancës
SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË
TEMA HUM 1 – FAKTORËT PSIKOLOGJIKË
Nëntema HUM 1.1 – Psikologjia konjitive
TEMA HUM 2 – FAKTORËT MJEKËSORË DHE PSIKOLOGJIKË
Nëntema HUM 2.1 – Lodhja
Nëntema HUM 2.2 – Përshtatshmëria
TEMA HUM 3 – FAKTORËT SOCIALË DHE ORGANIZATIVË
Nëntema HUM 3.1 – Menaxhimi i burimeve të ekipit (TRM)
Nëntema HUM 3.2 – Ekipi i punës dhe rolet e ekipit
Nëntema HUM 3.3 – Sjellja me përgjegjshmëri
TEMA HUM 4 – STRESI
Nëntema HUM 4.1 – Stresi
Nëntema HUM 4.2 – Menaxhimi i stresit
TEMA HUM 5 – GABIMI NJERËZOR
Nëntema HUM 5.1 – Gabimi njerëzor
Nëntema HUM 5.2 – Shkelja e rregullave
TEMA HUM 6 – PUNA BASHKËPUNUESE
Nëntema HUM 6.1 – Komunikimi
Nëntema HUM 6.2 – Puna bashkëpunuese brenda të njëjtës zonë të përgjegjësisë
Nëntema HUM 6.3 – Puna bashkëpunuese ndërmjet zonave të ndryshme të përgjegjësisë
Nëntema HUM 6.4 – Bashkëpunimi kontrollor/pilot
SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

TEMA EQPS 1 – KOMUNIKIMET ME ZË

Nëntema EQPS 1.1 – Komunikimet me radio

Nëntema EQPS 1.2 – Komunikime të tjera me zë

TEMA EQPS 2 – AUTOMATIZIMI NË ATS

Nëntema EQPS 2.1 – Rrjeti i telekomunikacionit fiks aeronautik (AFTN)

Nëntema EQPS 2.2 – Shkëmbimi i të dhënave automatike

TEMA EQPS 3 – POZICIONI I PUNËS SË KONTROLLORIT

Nëntema EQPS 3.1 – Funksionimi dhe monitorimi i pajisjeve

Nëntema EQPS 3.2 – Shfaqjet e situatës dhe sistemet e informacionit

Nëntema EQPS 3.3 – Sistemet e të dhënave të fluturimit

TEMA EQPS 4 – PAJISJET E ARDHSHME

Nëntema EQPS 4.1 – Zhvillimet e reja

TEMA EQPS 5 – KUFIZIMET DHE DEGRADIMI I PAJISJEVE DHE SISTEMEVE

Nëntema EQPS 5.1 – Reagimi ndaj kufizimeve

Nëntema EQPS 5.2 – Degradimi i pajisjeve të komunikimit

Nëntema EQPS 5.3 – Degradimi i pajisjeve navigacionale

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

TEMA PEN 1 – FAMILJARIZIMI

Nëntema PEN 1.1 – Vizita e studimit në aerodrome

TEMA PEN 2 – PËRDORUESIT E HAPËSIRËS AJRORE

Nëntema PEN 2.1 – Kontribuesit e operimeve civile ATS

Nëntema PEN 2.2 – Kontribuesit e operimeve ushtarake ATS

TEMA PEN 3 – MARRËDHËNIET ME KLIENTIN

Nëntema PEN 3.1 – Ofrimi i shërbimeve dhe kërkesat e përdoruesit

TEMA PEN 4 – MBROJTJA MJEDISORE

Nëntema PEN 4.1 – Mbrojtja mjedisore

SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

TEMA ABES 1 – SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS (ABES)

Nëntema ABES 1.1 – Pamje e përgjithshme e ABES

TEMA ABES 2 – PËRMIRËSIMI I AFTËSIVE

Nëntema ABES 2.1 – Efektiviteti i komunikimit

Nëntema ABES 2.2 – Shmangia e mbingarkesës mendore

Nëntema ABES 2.3 – Bashkëpunimi ajër/tokë

TEMA ABES 3 – PROCEDURAT PËR SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

Nëntema ABES 3.1 – Aplikimi i procedurave për ABES

Nëntema ABES 3.2 – Mosfunksionimi i radios

Nëntema ABES 3.3 – Interferenca e paligjshme dhe kërcënimi për bombë në avion

Nëntema ABES 3.4 – Avioni i humbur ose i paidentifikuar

Nëntema ABES 3.5 – Inkursioni i pistës

SUBJEKTI 11: AERODROMET

TEMA AGA 1 – TË DHËNAT E AERODROMIT, PLANI DHE KOORDINIMI

Nëntema AGA 1.1 – Përkufizimet

Nëntema AGA 1.2 – Koordinimi

TEMA AGA 2 – ZONA E LËVIZJES

Nëntema AGA 2.1 – Zona e lëvizjes

Nëntema AGA 2.2 – Zona e manovrimit

Nëntema AGA 2.3 - Pistat

TEMA AGA 3 – PENGESAT

Nëntema AGA 3.1 – Hapësira ajrore pa pengesa rreth aerodromeve

TEMA AGA 4 – PAJISJET E SHUMËLLOJSHME

Nëntema AGA 4.1 – Vendndodhja

SHTOJCA 4 E ANEKSIT I

KATEGORIA E KONTROLLIT TË AERODROMIT ME INSTRUMENT PËR KULLËN (TWR)

(Referenca: aneksi I – PJESA KTA nënpjesa D, seksioni 2, KTA.D.010(a)(2)(ii))

TABELA E PËRMBAJTJES

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA

SUBJEKTI 5: LUNDRIMI

SUBJEKTI 6: AVIONI

SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË

SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

SUBJEKTI 11: AERODROMET

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

TEMA INTR 1 – MENAXHIMI I KURSI

Nëntema INTR 1.1 – Hyrje në kurs

Nëntema INTR 1.2 – Administrimi i kursit

Nëntema INTR 1.3 – Materialet e studimit dhe dokumentacioni i trajnimit

TEMA INTR 2 – HYRJE NË KURSIN E TRAJNIMIT PËR ATC

Nëntema INTR 2.1 – Përmbajtja dhe organizimi i kursit

Nëntema INTR 2.2 – Karakteri i trajnimit

Nëntema INTR 2.3 – Procesi i vlerësimit

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

TEMA LIGJI 1 – LICENCIMI DHE CERTIFIKATAT E KOMPETENCËS PËR KTA

Nëntema LIGJI 1.1 – Privilegjet dhe kushtet

TEMA LIGJI 2 – RREGULLAT DHE RREGULLORET

Nëntema LIGJI 2.1 – Raportet

Nëntema LIGJI 2.2 Hapësira ajrore

TEMA LIGJI 3 – MENAXHIMI I PARREZIKSHMËRISË SË ATC-së

Nëntema LIGJI 3.1 – Procesi i marrjes së informacionit

Nëntema LIGJI 3.2 – Investigimi i parrezikshmërisë

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

TEMA ATM 1 – OFRIMI I SHËRBIMEVE

Nëntema ATM 1.1 – Shërbimi i kontrollit të aerodromit

Nëntema ATM 1.2 – Shërbimi i informacioneve të fluturimit (FIS)

Nëntema ATM 1.3 – Shërbimi i alarmit (ALRS)

Nëntema ATM 1.4 – Kapaciteti i sistemit ATS dhe menaxhimi i rrjedhës së trafikut ajror

TEMA ATM 2 – KOMUNIKIMI

Nëntema ATM 2.1 – Komunikimi efektiv

TEMA ATM 3 – LEJET DHE INSTRUKSIONET ATC

Nëntema ATM 3.1 – Lejet ATC

Nëntema ATM 3.2 – Instruksionet ATC

TEMA ATM 4 – KOORDINIMI

Nëntema ATM 4.1 – Nevoja për koordinim

Nëntema ATM 4.2 – Mjetet dhe metodat për koordinim

Nëntema ATM 4.3 – Procedurat e koordinimit

TEMA ATM 5 – ALTIMETRI DHE ÇAKTIMI I NIVELIT

Nëntema ATM 5.1 – Altimetri

Nëntema ATM 5.2 – Lejet në tokë

TEMA ATM 6 – NDARJET

Nëntema ATM 6.1 – Ndarja ndërmjet avionit në nisje

Nëntema ATM 6.2 - Ndarja e avionit të nisjes nga avioni i mbërritjes

Nëntema ATM 6.3 – Ndarja e avionit në ulje dhe uljes së mëparshme ose avionit të nisjes me nisjen e mëparshme

Nëntema ATM 6.4 – Ndarja gjatësore bazuar në kohë e turbulencës së shkaktuar nga avionët

Nëntema ATM 6.5 – Ndarja minimale e reduktuar

TEMA ATM 7 – SISTEMET E SHMANGIES SË PËRPLASJES NË FLUTURIM DHE RRJETET E SIGURISË SË BAZUARA NË TOKË

Nëntema ATM 7.1 – Sistemet e shmangies së përplasjes në fluturim

Nëntema ATM 7.2 – Rrjetat e sigurisë të bazuara në tokë

TEMA ATM 8 – SHFAQJA E TË DHËNAVE

Nëntema ATM 8.1 – Menaxhimi i të dhënave

TEMA ATM 9 – MJEDISI OPERACIONAL (I SIMULUAR)

Nëntema ATM 9.1 – Integriteti i mjedisit operacional

Nëntema ATM 9.2 – Verifikimi i përdorimit të procedurave operationale

Nëntema ATM 9.3 – Dorëzimi – marrja e kontrollit

TEMA ATM 10 – OFRIMI I NJË SHËRBIMI TË KONTROLLIT TË AERODROMIT

Nëntema ATM 10.1 – Përgjegjësia për ofrimin

Nëntema ATM 10.2 – Funksionet e kullës së kontrollit të aerodromit

Nëntema ATM 10.3 – Procesi i menaxhimit të trafikut

Nëntema ATM 10.4 – Dritat tokësore aeronautike

Nëntema ATM 10.5 – Informacione për avionin nga kulla e kontrollit të aerodromit

Nëntema ATM 10.6 – Kontrolli i trafikut të aerodromit

Nëntema ATM 10.7 – Kontrolli i trafikut në rrethin e trafikut

Nëntema ATM 10.8 – Pista në përdorim

TEMA ATM 11 – OFRIMI I KONTROLLIT TË AERODROMIT ME INSTRUMENT

Nëntema ATM 11.1 – Operimet me shikueshmëri të ulët dhe VFR të veçantë

Nëntema ATM 11.2 – Trafiku i nisjes

Nëntema ATM 11.3 – Trafiku i mbërritjes

Nëntema ATM 11.4 – Shërbimi i kontrollit të aerodromit me mbështetjen e një sistemi të avancuar

SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA

TEMA MET 1 – FENOMENI METEOROLOGJIK

Nëntema MET 1.1 – Fenomeni meteorologjik

TEMA MET 2 – BURIMET E TË DHËNAVE METEOROLOGJIKE

Nëntema MET 2.1 – Instrumentet meteorologjike

Nëntema MET 2.2 – Burime të tjera të të dhënave meteorologjike

SUBJEKTI 5: LUNDRIMI

TEMA NAV 1 – HARTAT DHE TABELAT AERONAUTIKE

Nëntema NAV 1.1 – Hartat dhe tabelat

TEMA NAV 2 – NAVIGIMI ME INSTRUMENT

Nëntema NAV 2.1 – Sistemet navigacionale

Nëntema NAV 2.2 – Afrimi i stabilizuar

Nëntema NAV 2.3 – Nisjet dhe mbërritjet me instrument

Nëntema NAV 2.4 – Sistemet e bazuara në satelit

Nëntema NAV 2.5 – Aplikimet e PBN

SUBJEKTI 6: AVIONI

TEMA ACFT 1 – INSTRUMENTET E AVIONIT

Nëntema ACFT 1.1 – Instrumentet e avionit

TEMA ACFT 2 – KATEGORITË E AVIONIT

Nëntema ACFT 2.1 – Turbulenca

Nëntema ACFT 2.2 – Aplikimi i kategorive të afrimit sipas ICAO-s

TEMA ACFT 3 – FAKTORËT QË PREKIN PERFORMANCËN E AVIONIT

Nëntema ACFT 3.1 – Faktorët e nisjes

Nëntema ACFT 3.2 – Faktorët e ngjitjes

Nëntema ACFT 3.3 – Afrimi përfundimtar dhe faktorët e uljes

Nëntema ACFT 3.4 – Faktorët ekonomikë

Nëntema ACFT 3.5 – Faktorët mjedisorë

TEMA ACFT 4 – TË DHËNAT E AVIONIT

Nëntema ACFT 4.1 – Njohja e llojeve të avionit

Nëntema ACFT 4.2 – Të dhënat e performancës

SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË

TEMA HUM 1 – FAKTORËT PSIKOLOGJIKË

Nëntema HUM 1.1 – Psikologjia Kognitive

TEMA HUM 2 – FAKTORËT MJEKËSORË DHE PSIKOLOGJIKË

Nëntema HUM 2.1 – Lodhja

Nëntema HUM 2.2 – Përshtatshmëria

TEMA HUM 3 – FAKTORËT SOCIALË DHE ORGANIZATIVE

Nëntema HUM 3.1 – Menaxhimi i burimeve të ekipit (TRM)

Nëntema HUM 3.2 – Ekipi i punës dhe rolet e ekipit

Nëntema HUM 3.3 – Sjellja përgjegjëse

TEMA HUM 4 – STRESI

Nëntema HUM 4.1 – Stresi

Nëntema HUM 4.2 – Menaxhimi i stresit

TEMA HUM 5 – GABIMI NJERËZOR

Nëntema HUM 5.1 – Gabimi njerëzor

Nëntema HUM 5.2 – Shkelja e rregullave

TEMA HUM 6 – PUNA BASHKËPUNUESE

Nëntema HUM 6.1 – Komunikimi

Nëntema HUM 6.2 – Puna bashkëpunuese brenda të njëjtës zonë të përgjegjësisë

Nëntema HUM 6.3 – Puna bashkëpunuese ndërmjet zonave të ndryshme të përgjegjësisë

Nëntema HUM 6.4 – Bashkëpunimi kontrollor/pilot

SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

TEMA EQPS 1 – KOMUNIKIMET ME ZË

Nëntema EQPS 1.1 – Komunikimet me radio

Nëntema EQPS 1.2 – Komunikime të tjera me zë

TEMA EQPS 2 – AUTOMATIZIMI NË ATS

Nëntema EQPS 2.1 – Rrjeti i telekomunikacionit fiks aeronautik (AFTN)

Nëntema EQPS 2.2 – Shkëmbimi i të dhënave automatike

TEMA EQPS 3 – POZICIONI I PUNËS SË KONTROLLORIT

Nëntema EQPS 3.1 – Funksionimi dhe monitorimi i pajisjeve

Nëntema EQPS 3.2 – Shfaqjet e situatës dhe sistemet e informacionit

Nëntema EQPS 3.3 – Sistemet e të dhënave të fluturimit

TEMA EQPS 4 – PAJISJET E ARDHSHME

Nëntema EQPS 4.1 – Zhvillimet e reja

TEMA EQPS 5 – KUFIZIMET DHE DEGRADIMI I PAJISJEVE DHE SISTEMEVE

Nëntema EQPS 5.1 – Reagimi ndaj kufizimeve

Nëntema EQPS 5.2 – Degradimi i pajisjeve të komunikimit

Nëntema EQPS 5.3 – Degradimi i pajisjeve navigacionale

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

TEMA PEN 1 – FAMILJARIZIMI

Nëntema PEN 1.1 – Vizita studimi në aerodrome

TEMA PEN 2 – PËRDORUESIT E HAPËSIRËS AJRORE

Nëntema PEN 2.1 – Kontribuesit e operimeve civile në ATS

Nëntema PEN 2.2 – Kontribuesit e operimeve ushtarake në ATS

TEMA PEN 3 – MARRËDHËNIET E KLIENTIT

Nëntema PEN 3.1 – Ofrimi i shërbimeve dhe kërkesat e përdoruesit

TEMA PEN 4 – MBROJTJA MJEDISORE

Nëntema PEN 4.1 – Mbrojtja mjedisore

SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

TEMA ABES 1 – SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS (ABES)

Nëntema ABES 1.1 – Pamje e përgjithshme e ABES

TEMA ABES 2 – PËRMIRËSIMI I AFTËSIVE

Nëntema ABES 2.1 – Efektiviteti i komunikimit

Nëntema ABES 2.2 – Shmangia e mbingarkesës mendore

Nëntema ABES 2.3 – Bashkëpunimi tokë / ajër

TEMA ABES 3 – PROCEDURAT PËR SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

Nëntema ABES 3.1 – Aplikimi i procedurave për ABES

Nëntema ABES 3.2 – Mosfunksionimi i radios

Nëntema ABES 3.3 – Interferenca e paligjshme dhe kërcënimi për bombë në avion

Nëntema ABES 3.4 – Avioni i humbur ose i paidentifikuar

Nëntema ABES 3.5 – Inkursioni i pistës

SUBJEKTI 11: AERODROMET

TEMA AGA 1 – TË DHËNAT E AERODROMIT, PLANI DHE KOORDINIMI

Nëntema AGA 1.1 – Përkufizimet

Nëntema AGA 1.2 – Koordinimi

TEMA AGA 2 – ZONA E LËVIZJES

Nëntema AGA 2.1 – Zona e lëvizjes

Nëntema AGA 2.2 – Zona e manovrimit

Nëntema AGA 2.3 - Pistat

TEMA AGA 3 – PENGESAT

Nëntema AGA 3.1 – Hapësira ajrore pa pengesa rreth aerodromeve

TEMA AGA 4 – PAJISJET E SHUMËLLOJSHME

Nëntema AGA 4.1 – Vendndodhja

SHTOJCA 5 E ANEKSIT I

KATEGORIA E KONTROLLIT PROCEDURAL TË AFRIMIT (APP)

(Referenca: aneksi I – PJESA KTA nënpjesa D, seksioni 2, KTA.D.010(a)(2)(iii))

TABELA E PËRMBAJTJES

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA

SUBJEKTI 5: LUNDRIMI

SUBJEKTI 6: AVIONI

SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË

SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

SUBJEKTI 11: AERODROMET

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

TEMA INTR 1 – MENAXHIMI I KURSIT

Nëntema INTR 1.1 – Hyrje në kurs

Nëntema INTR 1.2 – Administrimi i kursit

Nëntema INTR 1.3 – Materialet e studimit dhe dokumentacioni i trajnimit

TEMA INTR 2 – HYRJE NË KURSIN E TRAJNIMIT, ATC

Nëntema INTR 2.1 – Përmbajtja dhe organizimi i kursit

Nëntema INTR 2.2 – Karakteri i trajnimit

Nëntema INTR 2.3 – Procesi i vlerësimit

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

TEMA LIGJI 1 – LICENCIMI DHE CERTIFIKATAT E KOMPETENCËS PËR KTA

Nëntema LIGJI 1.1 – Privilejet dhe kushtet

TEMA LIGJI 2 – RREGULLAT DHE RREGULLORET

Nëntema LIGJI 2.1 – Raportet

Nëntema LIGJI 2.2 Hapësira ajrore

TEMA LIGJI 3 – MENAXHIMI I PARREZIKSHMËRISË SË ATC

Nëntema LIGJI 3.1 – Procesi i mbledhjes së informacionit

Nëntema LIGJI 3.2 – Investigimi i parrezikshmërisë

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

TEMA ATM 1 – OFRIMI I SHËRBIMEVE

Nëntema ATM 1.1 – Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (ATC)
Nëntema ATM 1.2 – Shërbimi i informacioneve të fluturimit (FIS)
Nëntema ATM 1.3 – Shërbimi i alarmit (ALRS)
Nëntema ATM 1.4 – Kapaciteti i sistemit ATS dhe menaxhimi i rrjedhës së trafikut ajror
Nëntema ATM 1.5 – Menaxhimi i hapësirës ajrore (ASM)
TEMA ATM 2 – KOMUNIKIMI
Nëntema ATM 2.1 – Komunikimi efektiv
TEMA ATM 3 – LEJET DHE INSTRUKSIONET ATC
Nëntema ATM 3.1 – Lejet ATC
Nëntema ATM 3.2 – Instruksionet ATC
TEMA ATM 4 – KOORDINIMI
Nëntema ATM 4.1 – Nevoja për koordinim
Nëntema ATM 4.2 – Mjetet dhe metodat për koordinim
Nëntema ATM 4.3 – Procedurat e koordinimit
TEMA ATM 5 – ALTIMETRI DHE ÇAKTIMI I NIVELIT
Nëntema ATM 5.1 – Altimetri
Nëntema ATM 5.2 – Lejet në tokë
TEMA ATM 6 – NDARJET
Nëntema ATM 6.1 – Ndarja vertikale
Nëntema ATM 6.2 - Ndarja horizontale
Nëntema ATM 6.3 – Delegimi i ndarjes
TEMA ATM 7 – SISTEMET E SHMANGIES SË PËRPLASJES NË FLUTURIM DHE RRJETAT E SIGURISË SË BAZUARA NË TOKË
Nëntema ATM 7.1 – Sistemet e shmangies së përplasjes në fluturim
TEMA ATM 8 – SHFAQJA E TË DHËNAVE
Nëntema ATM 8.1 – Menaxhimi i të dhënave
TEMA ATM 9 – MJEDISI OPERACIONAL (I SIMULUAR)
Nëntema ATM 9.1 – Integriteti i mjedisit operacional
Nëntema ATM 9.2 – Verifikimi i përdorimit të procedurave operationale
Nëntema ATM 9.3 – Dorëzimi – marrja e kontrollit
TEMA ATM 10 – OFRIMI I SHËRBIMIT TË KONTROLLIT
Nëntema ATM 10.1 – Përgjegjësia dhe përpunimi i informacionit
Nëntema ATM 10.2 – Kontrolli i afrimit
Nëntema ATM 10.3 – Procesi i menaxhimit të trafikut
Nëntema ATM 10.4 – Trajtimi i trafikut
TEMA ATM 11 – MBAJTJA
Nëntema ATM 11.1 – Procedurat e përgjithshme të mbajtjes
Nëntema ATM 11.2 – Afrimi i avionit
SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA
TEMA MET 1 – FENOMENI METEOROLOGJIK
Nëntema MET 1.1 – Fenomeni meteorologjik
TEMA MET 2 – BURIMET E TË DHËNAVE METEOROLOGJIKE
Nëntema MET 2.1 – Burimet e informacioneve meteorologjike
SUBJEKTI 5: LUNDRIMI
TEMA NAV 1 – HARTAT DHE TABELAT AERONAUTIKE
Nëntema NAV 1.1 – Hartat dhe tabelat
TEMA NAV 2 – LUNDRIMI E INSTRUMENT
Nëntema NAV 2.1 – Sistemet navigacionale
Nëntema NAV 2.2 – Afrimi i stabilizuar
Nëntema NAV 2.3 – Nisjet dhe mbërritjet me instrument
Nëntema NAV 2.4 – Mbështetja navigacionale
Nëntema NAV 2.5 – Sistemet e bazuara në satelit
Nëntema NAV 2.6 – Aplikacionet e PBN-s
SUBJEKTI 6: AVIONI
TEMA ACFT 1 – INSTRUMENTET E AVIONIT

Nëntema ACFT 1.1 – Instrumentet e avionit

TEMA ACFT 2 – KATEGORITË E AVIONIT

Nëntema ACFT 2.1 – Turbulenca nga avionët

Nëntema ACFT 2.2 – Aplikimi i kategorive sipas ICAO-s

TEMA ACFT 3 – FAKTORËT QË PREKIN PERFORMANCËN E AVIONIT

Nëntema ACFT 3.1 – Faktorët e ngjitjes

Nëntema ACFT 3.2 – Faktorët e lundrimit

Nëntema ACFT 3.3 – Faktorët e afrimit fillestar dhe zbritjes

Nëntema ACFT 3.4 – Afrimi përfundimtar dhe faktorët e uljes

Nëntema ACFT 3.5 - Faktorët ekonomikë

Nëntema ACFT 3.6 – Faktorët mjedisorë

TEMA ACFT 4 – TË DHËNAT E AVIONIT

Nëntema ACFT 4.1 – Të dhënat e performancës

SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË

TEMA HUM 1 – FAKTORËT PSIKOLOGJIKË

Nëntema HUM 1.1 – Psikologjia Konjitive

TEMA HUM 2 – FAKTORËT MJEKËSORË DHE PSIKOLOGJIKË

Nëntema HUM 2.1 – Lodhja

Nëntema HUM 2.2 – Përshtatshmëria

TEMA HUM 3 – FAKTORËT SOCIALË DHE ORGANIZATIVË

Nëntema HUM 3.1 – Menaxhimi i burimeve të ekipit (TRM)

Nëntema HUM 3.2 – Ekipi i punës dhe rolet e ekipit

Nëntema HUM 3.3 – Sjellja me përgjegjësi

TEMA HUM 4 – STRESI

Nëntema HUM 4.1 – Stresi

Nëntema HUM 4.2 – Menaxhimi i stresit

TEMA HUM 5 – GABIMI NJERËZOR

Nëntema HUM 5.1 – Gabimi njerëzor

Nëntema HUM 5.2 – Shkelja e rregullave

TEMA HUM 6 – PUNA BASHKËPUNUESE

Nëntema HUM 6.1 – Komunikimi

Nëntema HUM 6.2 – Puna bashkëpunuese brenda të njëjtës zonë të përgjegjësisë

Nëntema HUM 6.3 – Puna bashkëpunuese ndërmjet zonave të ndryshme të përgjegjësisë

Nëntema HUM 6.4 – Bashkëpunimi kontrollor/pilot

SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

TEMA EQPS 1 – KOMUNIKIMET ME ZË

Nëntema EQPS 1.1 – Komunikimet me radio

Nëntema EQPS 1.2 – Komunikime të tjera me zë

TEMA EQPS 2 – AUTOMATIZIMI NË ATS

Nëntema EQPS 2.1 – Rrjeti i telekomunikacionit fiks aeronautik (AFTN)

Nëntema EQPS 2.2 – Shkëmbimi i të dhënave automatike

TEMA EQPS 3 – POZICIONI I PUNËS SË KONTROLLORIT

Nëntema EQPS 3.1 – Funksionimi dhe monitorimi i pajisjeve

Nëntema EQPS 3.2 – Shfaqjet e situatës dhe sistemet e informacionit

Nëntema EQPS 3.3 – Sistemet e të dhënave të fluturimit

TEMA EQPS 4 – PAJISJET E ARDHSHME

Nëntema EQPS 4.1 – Zhvillimet e reja

TEMA EQPS 5 – KUFIZIMET DHE DEGRADIMI I PAJISJEVE DHE SISTEMEVE

Nëntema EQPS 5.1 – Reagimi ndaj kufizimeve

Nëntema EQPS 5.2 – Degradimi i pajisjeve të komunikimit

Nëntema EQPS 5.3 – Degradimi i pajisjeve navigacionale

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

TEMA PEN 1 – FAMILJARIZIMI

Nëntema PEN 1.1 – Vizita e studimit të njësia e kontrollit të afrimit

TEMA PEN 2 – PËRDORUESIT E HAPËSIRËS AJRORE

Nëntema PEN 2.1 – Kontribuesit e operacioneve civile në ATS
 Nëntema PEN 2.2 – Kontribuesit e operacioneve ushtarake në ATS
 TEMA PEN 3 – MARRËDHËNIET E KLIENIT
 Nëntema PEN 3.1 – Ofrimi i shërbimeve dhe kërkesat e përdoruesit
 TEMA PEN 4 – MBROJTJA MJEDISORE
 Nëntema PEN 4.1 – Mbrojtja mjedisore
 SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS
 TEMA ABES 1 – SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS (ABES)
 Nëntema ABES 1.1 – Pamje e përgjithshme e ABES
 TEMA ABES 2 – PËRMIRËSIMI I AFTËSIVE
 Nëntema ABES 2.1 – Efektiviteti i komunikimit
 Nëntema ABES 2.2 – Shmangia e mbingarkesës mendore
 Nëntema ABES 2.3 – Bashkëpunimi tokë / ajër
 TEMA ABES 3 – PROCEDURAT PËR SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS
 Nëntema ABES 3.1 – Aplikimi i procedurave për ABES
 Nëntema ABES 3.2 – Mosfunksionimi i radios
 Nëntema ABES 3.3 – Interferenca e paligjshme dhe kërcënimi për bombë në avion
 Nëntema ABES 3.4 – Avioni i humbur ose i paidentifikuar
 Nëntema ABES 3.5 – Diversionet
 SUBJEKTI 11: AERODROMIT
 TEMA AGA 1 – TË DHËNAT E AERODROMIT, PLANI DHE KOORDINIMI
 Nëntema AGA 1.1 – Përkufizimet
 Nëntema AGA 1.2 – Koordinimi
 TEMA AGA 2 – ZONA E LËVIZJES
 Nëntema AGA 2.1 – Zona e lëvizjes
 Nëntema AGA 2.2 – Zona e manovrimit
 Nëntema AGA 2.3 - Pistat
 TEMA AGA 3 – PENGESAT
 Nëntema AGA 3.1 – Hapësira ajrore pa pengesa rreth aerodromeve
 TEMA AGA 4 – PAJISJET E SHUMËLLOJSHME
 Nëntema AGA 4.1 – Vendndodhja

SHTOJCA 6 E ANEKSIT I
 KATEGORIA E KONTROLLIT PROCEDURAL TË HAPËSIRËS (ACP)
 (Referenca: aneksi I – PJESA KTA nënpjesa D, seksioni 2, KTA.D.010(a)(2)(iv))

TABELA E PËRMBAJTJES

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS
 SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT
 SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR
 SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA
 SUBJEKTI 5: LUNDRIMI
 SUBJEKTI 6: AVIONI
 SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË
 SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET
 SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL
 SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS
 SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS
 TEMA INTR 1 – MENAXHIMI I KURSIT
 Nëntema INTR 1.1 – Hyrje në kurs
 Nëntema INTR 1.2 – Administrimi i kursit
 Nëntema INTR 1.3 – Materialet e studimit dhe dokumentacioni i trajnimit
 TEMA INTR 2 – HYRJE NË KURSIN E TRAJNIMIT PËR ATC
 Nëntema INTR 2.1 – Përmbajtja dhe organizimi i kursit
 Nëntema INTR 2.2 – Karakteri i trajnimit
 Nëntema INTR 2.3 – Procesi i vlerësimit

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

TEMA LIGJI 1 – LICENCIMI DHE CERTIFIKATAT E KOMPETENCËS PËR KTA

Nëntema LIGJI 1.1 – Privilegjet dhe kushtet

TEMA LIGJI 2 – RREGULLAT DHE RREGULLORET

Nëntema LIGJI 2.1 – Raportet

Nëntema LIGJI 2.2 Hapësira ajrore

TEMA LIGJI 3 – MENAXHIMI I PAPREKSHMËRISË SË ATC

Nëntema LIGJI 3.1 – Procesi i mbledhjes së informacionit

Nëntema LIGJI 3.2 – Investigimi i parrezikshmërisë

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

TEMA ATM 1 – OFRIMI I SHËRBIMEVE

Nëntema ATM 1.1 – Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (ATC)

Nëntema ATM 1.2 – Shërbimi i informacioneve të fluturimit (FIS)

Nëntema ATM 1.3 – Shërbimi i alarmit (ALRS)

Nëntema ATM 1.4 – Kapaciteti i sistemit ATS dhe menaxhimi i rrjedhës së trafikut ajror

Nëntema ATM 1.5 – Menaxhimi i hapësirës ajrore (ASM)

TEMA ATM 2 – KOMUNIKIMI

Nëntema ATM 2.1 – Komunikimi efektiv

TEMA ATM 3 – LEJET DHE INSTRUKSIONET ATC

Nëntema ATM 3.1 – Lejet ATC

Nëntema ATM 3.2 – Instruksionet ATC

TEMA ATM 4 – KOORDINIMI

Nëntema ATM 4.1 – Nevoja për koordinim

Nëntema ATM 4.2 – Mjetet dhe metodat për koordinim

Nëntema ATM 4.3 – Procedurat e koordinimit

TEMA ATM 5 – ALTIMETRI DHE CAKTIMI I NIVELIT

Nëntema ATM 5.1 – ALTIMETRI

Nëntema ATM 5.2 – Leja në tokë

TEMA ATM 6 – NDARJET

Nëntema ATM 6.1 – Ndarja vertikale

Nëntema ATM 6.2 - Ndarja horizontale

TEMA ATM 7 – SISTEMET E SHMANGIES SË PËRPLASJES NË FLUTURIM DHE RRJETET E SIGURISË SË BAZUARA NË TOKË

Nëntema ATM 7.1 – Sistemet e shmangies së përplasjes në fluturim

TEMA ATM 8 – SHFAQJA E TË DHËNAVE

Nëntema ATM 8.1 – Menaxhimi i të dhënave

TEMA ATM 9 – MJEDISI OPERACIONAL (I SIMULUAR)

Nëntema ATM 9.1 – Integriteti i mjedisit operacional

Nëntema ATM 9.2 – Verifikimi i përdorimit të procedurave operationale

Nëntema ATM 9.3 – Dorëzimi – marrja e kontrollit

TEMA ATM 10 – OFRIMI I SHËRBIMIT TË KONTROLLIT

Nëntema ATM 10.1 – Përgjegjësia dhe përpunimi i informacionit

Nëntema ATM 10.2 – Kontrolli i hapësirës

Nëntema ATM 10.3 – Procesi i menaxhimit të trafikut

Nëntema ATM 10.4 – Trajtimi i trafikut

TEMA ATM 11 – MBAJTJA

Nëntema ATM 11.1 – Procedurat e përgjithshme të mbajtjes (HOLDING)

Nëntema ATM 11.2 – Mbjajtja e avionit

SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA

TEMA MET 1 – FENOMENI METEOROLOGJIK

Nëntema MET 1.1 – Fenomeni meteorologjik

TEMA MET 2 – BURIMET E TË DHËNAVE METEOROLOGJIKE

Nëntema MET 2.1 – Burimet e informacioneve meteorologjike

SUBJEKTI 5: LUNDRIMI

TEMA NAV 1 – HARTAT DHE TABELAT AERONAUTIKE

Nëntema NAV 1.1 – Hartat dhe tabelat

TEMA NAV 2 – LUNDRIMI ME INSTRUMENT

Nëntema NAV 2.1 – Sistemet navigacionale

Nëntema NAV 2.2 – Mbështetja navigacionale

Nëntema NAV 2.3 – Aplikacionet e PBN

SUBJEKTI 6: AVIONI

TEMA ACFT 1 – INSTRUMENTET E AVIONIT

Nëntema ACFT 1.1 – Instrumentet e avionit

TEMA ACFT 2 – KATEGORITË E AVIONIT

Nëntema ACFT 2.1 – Turbulenca nga avionët

TEMA ACFT 3 – FAKTORËT QË PREKIN PERFORMANCËN E AVIONIT

Nëntema ACFT 3.1 – Faktorët e ngjitjes

Nëntema ACFT 3.2 – Faktorët e lundrimit

Nëntema ACFT 3.3 – Faktorët e zbritjes

Nëntema ACFT 3.4 – Faktorët ekonomikë

Nëntema ACFT 3.5 – Faktorët mjedisorë

TEMA ACFT 4 – TË DHËNAT E AVIONIT

Nëntema ACFT 4.1 – Të dhënat e performancës

SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË

TEMA HUM 1 – FAKTORËT PSIKOLOGJIKË

Nëntema HUM 1.1 – Psikologjia konjitive

TEMA HUM 2 – FAKTORËT MJEKËSORË DHE PSIKOLOGJIKË

Nëntema HUM 2.1 – Lodhja

Nëntema HUM 2.2 – Përshatshmëria

TEMA HUM 3 – FAKTORËT SOCIALË DHE ORGANIZATIVË

Nëntema HUM 3.1 – Menaxhimi i burimeve të ekipit (TRM)

Nëntema HUM 3.2 – Ekipi i punës dhe rolet e ekipit

Nëntema HUM 3.3 – Sjellja me përgjegjësi

TEMA HUM 4 – STRESI

Nëntema HUM 4.1 – Stresi

Nëntema HUM 4.2 – Menaxhimi i stresit

TEMA HUM 5 – GABIMI NJERËZOR

Nëntema HUM 5.1 – Gabimi njerëzor

Nëntema HUM 5.2 – Shkelja e rregullave

TEMA HUM 6 – PUNA BASHKËPUNUESE

Nëntema HUM 6.1 – Komunikimi

Nëntema HUM 6.2 – Puna bashkëpunuese brenda të njëjtës zonë të përgjegjësisë

Nëntema HUM 6.3 – Puna bashkëpunuese ndërmjet zonave të ndryshme të përgjegjësisë

Nëntema HUM 6.4 – Bashkëpunimi kontrollor/pilot

SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

TEMA EQPS 1 – KOMUNIKIMET ME ZË

Nëntema EQPS 1.1 – Komunikimet me radio

Nëntema EQPS 1.2 – Komunikime të tjera me zë

TEMA EQPS 2 – AUTOMATIZIMI NË ATS

Nëntema EQPS 2.1 – Rrjeti i telekomunikacionit fiks aeronautik (AFTN)

Nëntema EQPS 2.2 – Shkëmbimi i të dhënave automatike

TEMA EQPS 3 – POZICIONI I PUNËS SË KONTROLLORIT

Nëntema EQPS 3.1 – Funksionimi dhe monitorimi i pajisjeve

Nëntema EQPS 3.2 – Shfaqjet e situatës dhe sistemet e informacionit

Nëntema EQPS 3.3 – Sistemet e të dhënave të fluturimit

TEMA EQPS 4 – PAJISJET E ARDHSHME

Nëntema EQPS 4.1 – Zhvillimet e reja

TEMA EQPS 5 – KUFIZIMET DHE DEGRADIMI I PAJISJEVE DHE SISTEMEVE

Nëntema EQPS 5.1 – Reagimi ndaj kufizimeve

Nëntema EQPS 5.2 – Degradimi i pajisjeve të komunikimit

Nëntema EQPS 5.3 – Degradimi i pajisjeve navigacionale

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

TEMA PEN 1 – FAMILJARIZIMI

Nëntema PEN 1.1 – Vizita e studimit në një qendër të kontrollit të hapësirës

TEMA PEN 2 – PËRDORUESIT E HAPËSIRËS AJRORE

Nëntema PEN 2.1 – Kontribuesit e operimeve civile në ATS

Nëntema PEN 2.2 – Kontribuesit e operimeve ushtarake në ATS

TEMA PEN 3 – MARRËDHËNIET E KLIENTIT

Nëntema PEN 3.1 – Ofrimi i shërbimeve dhe kërkesat e përdoruesit

TEMA PEN 4 – MBROJTJA MJEDISORE

Nëntema PEN 4.1 – Mbrojtja mjedisore

SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

TEMA ABES 1 – SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS (ABES)

Nëntema ABES 1.1 – Pamje e përgjithshme e ABES

TEMA ABES 2 – PËRMIRËSIMI I AFTËSIVE

Nëntema ABES 2.1 – Efektiviteti i komunikimit

Nëntema ABES 2.2 – Shmangia e mbingarkesës mendore

Nëntema ABES 2.3 – Bashkëpunimi tokë / ajër

TEMA ABES 3 – PROCEDURAT PËR SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

Nëntema ABES 3.1 – Aplikimi i procedurave për ABES

Nëntema ABES 3.2 – Mosfunksionimi i radios

Nëntema ABES 3.3 – Interferenca e paligjshme dhe kërcënimi për bombë në avion

Nëntema ABES 3.4 – Avioni i humbur ose i paidentifikuar

Nëntema ABES 3.5 – Diversionet

SHTOJCA 7 E ANEKSIT I

KATEGORIA E KONTROLLIT TË AFRIMIT ME SURVEJIM (APS)

(Referenca: aneksi I – PJESA KTA nënpjesa D, seksioni 2, KTA.D.010(a)(2)(v))

TABELA E PËRMBAJTJES

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA

SUBJEKTI 5: LUNDRIMI

SUBJEKTI 6: AVIONI

SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË

SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

SUBJEKTI 11: AERODROMET

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

TEMA INTR 1 – MENAXHIMI I KURSIT

Nëntema INTR 1.1 – Hyrje në kurs

Nëntema INTR 1.2 – Administrimi i kursit

Nëntema INTR 1.3 – Materialet e studimit dhe dokumentacioni i trajnimit

TEMA INTR 2 – HYRJE NË KURSIN E TRAJNIMIT PËR ATC

Nëntema INTR 2.1 – Përmbajtja dhe organizimi i kursit

Nëntema INTR 2.2 – Karakteri i trajnimit

Nëntema INTR 2.3 – Procesi i vlerësimit

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

TEMA LIGJI 1 – LICENCIMI DHE CERTIFIKATAT E KOMPETENCËS PËR KTA

Nëntema LIGJI 1.1 – Privilegjet dhe kushtet

TEMA LIGJI 2 – RREGULLAT DHE RREGULLORET

Nëntema LIGJI 2.1 – Raportet

Nëntema LIGJI 2.2 Hapësira ajrore

TEMA LIGJI 3 – MENAXHIMI I PARREZIKSHMËRISË SË ATC

Nëntema LIGJI 3.1 – Procesi i mbledhjes së informacionit

Nëntema LIGJI 3.2 – Investigimi i parrezikshmërisë

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

TEMA ATM 1 – OFRIMI I SHËRBIMEVE

Nëntema ATM 1.1 – Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror

Nëntema ATM 1.2 – Shërbimi i informacioneve të fluturimit (FIS)

Nëntema ATM 1.3 – Shërbimi i alarmit (ALRS)

Nëntema ATM 1.4 – Kapaciteti i sistemit ATS dhe menaxhimi i rrjedhës së trafikut ajror

Nëntema ATM 1.5 – Menaxhimi i hapësirës ajrore (ASM)

TEMA ATM 2 – KOMUNIKIMI

Nëntema ATM 2.1 – Komunikimi efektiv

TEMA ATM 3 – LEJET DHE INSTRUKSIONET ATC

Nëntema ATM 3.1 – Lejet ATC

Nëntema ATM 3.2 – Instruksionet ATC

TEMA ATM 4 – KOORDINIMI

Nëntema ATM 4.1 – Nevoja për koordinim

Nëntema ATM 4.2 – Mjetet dhe metodat për koordinim

Nëntema ATM 4.3 – Procedurat e koordinimit

TEMA ATM 5 – ALTIMETRI DHE CAKTIMI I NIVELIT

Nëntema ATM 5.1 – Altimetri

Nëntema ATM 5.2 – Lejet në tokë

TEMA ATM 6 – NDARJET

Nëntema ATM 6.1 – Ndarja vertikale

Nëntema ATM 6.2 - Ndarja gjatësore në një mjedis me survejim

Nëntema ATM 6.3 – Delegimi i ndarjes

Nëntema ATM 6.4 – Ndarja e bazuar në distancë e turbulencës së avionëve

Nëntema ATM 6.5 – Ndarja e bazuar në sistemet e mbikëqyrjes ATS

TEMA ATM 7 – SISTEMET E SHMANGIES SË PËRPLASJES NË FLUTURIM DHE RRJETET E SIGURISË SË BAZUARA NË TOKË

Nëntema ATM 7.1 – Sistemet e shmangies së përplasjes në fluturim

Nëntema ATM 7.2 – Rrjetat e sigurisë të bazuara në tokë

TEMA ATM 8 – SHFAQJA E TË DHËNAVE

Nëntema ATM 8.1 – Menaxhimi i të dhënave

TEMA ATM 9 – MJEDISI OPERACIONAL (I SIMULUAR)

Nëntema ATM 9.1 – Integriteti i mjedisit operacional

Nëntema ATM 9.2 – Verifikimi i përdorimit të procedurave operationale

Nëntema ATM 9.3 – Dorëzimi – marrja e kontrollit

TEMA ATM 10 – OFRIMI I SHËRBIMIT TË KONTROLLIT

Nëntema ATM 10.1 – Përgjegjësia dhe përpunimi i informacionit

Nëntema ATM 10.2 – Shërbimi i mbikëqyrjes ATS

Nëntema ATM 10.3 – Procesi i menaxhimit të trafikut

Nëntema ATM 10.4 – Trajtimi i trafikut

Nëntema ATM 10.5 – Shërbimi i kontrollit me mbështetjen e sistemit të avancuar

TEMA ATM 11 – MBAJTJA (HOLDING)

Nëntema ATM 11.1 – Procedurat e përgjithshme të mbajtjes

Nëntema ATM 11.2 – Afrimi i avionit

Nëntema ATM 11.3 – Mbajtja në një mjedis me survejim

TEMA ATM 12 – IDENTIFIKIMI

Nëntema ATM 12.1 – Krijimi i identifikimit

Nëntema ATM 12.2 – Ruajtja e identifikimit

Nëntema ATM 12.3 – Humbja e identitetit

Nëntema ATM 12.4 – Informacionet e pozicionit

Nëntema ATM 12.5 – Transferimi i identitetit

SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA

TEMA MET 1 – FENOMENI METEOROLOGJIK

Nëntema MET 1.1 – Fenomeni meteorologjik

TEMA MET 2 – BURIMET E TË DHËNAVE METEOROLOGJIKE

Nëntema MET 2.1 – Burimet e informacioneve meteorologjike

SUBJEKTI 5: LUNDRIMI

TEMA NAV 1 – HARTAT DHE TABELAT AERONAUTIKE

Nëntema NAV 1.1 – Hartat dhe tabelat

TEMA NAV 2 – LUNDRIMIN E INSTRUMENT

Nëntema NAV 2.1 – Sistemet navigacionale

Nëntema NAV 2.2 – Afrimi i stabilizuar

Nëntema NAV 2.3 – Nisjet dhe mbërritjet me instrument

Nëntema NAV 2.4 – Mbështetja navigacionale

Nëntema NAV 2.5 – Sistemet e bazuara në satelit

Nëntema NAV 2.6 – Aplikacionet e PBN

SUBJEKTI 6: AVIONI

TEMA ACFT 1 – INSTRUMENTET E AVIONIT

Nëntema ACFT 1.1 – Instrumentet e avionit

TEMA ACFT 2 – KATEGORITË E AVIONIT

Nëntema ACFT 2.1 – Turbulenca nga avionët

Nëntema ACFT 2.2 – Aplikimi i kategorive sipas ICAO-s

TEMA ACFT 3 – FAKTORËT QË PREKIN PERFORMANCËN E AVIONIT

Nëntema ACFT 3.1 – Faktorët e ngjitjes

Nëntema ACFT 3.2 – Faktorët e lundrimit

Nëntema ACFT 3.3 – Faktorët e afrimit fillestar dhe zbritjes

Nëntema ACFT 3.4 – Afrimi përfundimtar dhe faktorët e uljes

Nëntema ACFT 3.5 – Faktorët ekonomikë

Nëntema ACFT 3.6 – Faktorët mjedisorë

TEMA ACFT 4 – TË DHËNAT E AVIONIT

Nëntema ACFT 4.1 – Të dhënat e performancës

SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË

TEMA HUM 1 – FAKTORËT PSIKOLOGJIKË

Nëntema HUM 1.1 – Psikologjia konjitive

TEMA HUM 2 – FAKTORËT MJEKËSORË DHE PSIKOLOGJIKË

Nëntema HUM 2.1 – Lodhja

Nëntema HUM 2.2 – Përshtatshmëria

TEMA HUM 3 – FAKTORËT SOCIALË DHE ORGANIZATIVË

Nëntema HUM 3.1 – Menaxhimi i burimeve të ekipit (TRM)

Nëntema HUM 3.2 – Ekipi i punës dhe rolet e ekipit

Nëntema HUM 3.3 – Sjellja me përgjegjësi

TEMA HUM 4 – STRESI

Nëntema HUM 4.1 – Stresi

Nëntema HUM 4.2 – Menaxhimi i stresit

TEMA HUM 5 – GABIMI NJERËZOR

Nëntema HUM 5.1 – Gabimi njerëzor

Nëntema HUM 5.2 – Shkelja e rregullave

TEMA HUM 6 – PUNA BASHKËPUNUESE

Nëntema HUM 6.1 – Komunikimi

Nëntema HUM 6.2 – Puna bashkëpunuese brenda të njëjtës zonë të përgjegjësisë

Nëntema HUM 6.3 – Puna bashkëpunuese ndërmjet zonave të ndryshme të përgjegjësisë

Nëntema HUM 6.4 – Bashkëpunimi kontrollor/pilot

SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

TEMA EQPS 1 – KOMUNIKIMET ME ZË

Nëntema EQPS 1.1 – Komunikimet me radio

Nëntema EQPS 1.2 – Komunikime të tjera me zë

TEMA EQPS 2 – AUTOMATIZIMI NË ATS

Nëntema EQPS 2.1 – Rrjeti i telekomunikacionit fiks aeronautik (AFTN)
 Nëntema EQPS 2.2 – Shkëmbimi i të dhënave automatike
 TEMA EQPS 3 – POZICIONI I PUNËS SË KONTROLLORIT
 Nëntema EQPS 3.1 – Funksionimi dhe monitorimi i pajisjeve
 Nëntema EQPS 3.2 – Shfaqjet e situatës dhe sistemet e informacionit
 Nëntema EQPS 3.3 – Sistemet e të dhënave të fluturimit
 Nëntema EQPS 3.4 – Përdorimi i sistemit të mbikëqyrjes ATS
 Nëntema EQPS 3.5 – Sistemet e avancuara
 TEMA EQPS 4 – PAJISJET E ARDHSHME
 Nëntema EQPS 4.1 – Zhvillimet e reja
 TEMA EQPS 5 – KUFIZIMET DHE DEGRADIMI I PAJISJEVE DHE SISTEMEVE
 Nëntema EQPS 5.1 – Reagimi ndaj kufizimeve
 Nëntema EQPS 5.2 – Degradimi i pajisjeve të komunikimit
 Nëntema EQPS 5.3 – Degradimi i pajisjeve navigacionale
 Nëntema EQPS 5.4 – Degradimi i pajisjeve të mbikëqyrjes
 Nëntema EQPS 5.5 – Degradimi i sistemit të përpunimit ATC
 SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL
 TEMA PEN 1 – FAMILJARIZIMI
 Nëntema PEN 1.1 – Vizita e studimit në një njësi të kontrollit të afrimit
 TEMA PEN 2 – PËRDORUESIT E HAPËSIRËS AJRORE
 Nëntema PEN 2.1 – Kontribuesit e operimeve civile në ATS
 Nëntema PEN 2.2 – Kontribuesit e operimeve ushtarake në ATS
 TEMA PEN 3 – MARRËDHËNIET E KLIENTIT
 Nëntema PEN 3.1 – Ofrimi i shërbimeve dhe kërkesat e përdoruesit
 TEMA PEN 4 – MBROJTJA MJEDISORE
 Nëntema PEN 4.1 – Mbrojtja mjedisore
 SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS
 TEMA ABES 1 – SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS (ABES)
 Nëntema ABES 1.1 – Pamje e përgjithshme e ABES
 TEMA ABES 2 – PËRMIRËSIMI I AFTËSIVE
 Nëntema ABES 2.1 – Efektiviteti i komunikimit
 Nëntema ABES 2.2 – Shmangia e mbingarkesës mendore
 Nëntema ABES 2.3 – Bashkëpunimi tokë / ajër
 TEMA ABES 3 – PROCEDURAT PËR SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS
 Nëntema ABES 3.1 – Aplikimi i procedurave për ABES
 Nëntema ABES 3.2 – Mosfunksionimi i radios
 Nëntema ABES 3.3 – Interferenca e paligjshme dhe kërcënimi për bombë në avion
 Nëntema ABES 3.4 – Avioni i humbur ose i paidentifikuar
 Nëntema ABES 3.5 – Diversionet
 Nëntema ABES 3.6 – Dështimi i transponderit
 SUBJEKTI 11: AERODROMET
 TEMA AGA 1 – TË DHËNAT E AERODROMIT, PLANI DHE KOORDINIMI
 Nëntema AGA 1.1 – Përkufizimet
 Nëntema AGA 1.2 – Koordinimi
 TEMA AGA 2 – ZONA E LËVIZJES
 Nëntema AGA 2.1 – Zona e lëvizjes
 Nëntema AGA 2.2 – Zona e manovrimit
 Nëntema AGA 2.3 - Pistat
 TEMA AGA 3 – PENGESAT
 Nëntema AGA 3.1 – Hapësira ajrore pa pengesa rreth aerodromeve
 TEMA AGA 4 – PAJISJET E SHUMËLLOJSHME
 Nëntema AGA 4.1 – Vendndodhja

SHTOJCA 8 E ANEKSIT I
 KATEGORIA E KONTROLLIT TË HAPËSIRËS ME SURVEJIM (ACS)

TABELA E PËRMBAJTJES

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA

SUBJEKTI 5: LUNDRIMI

SUBJEKTI 6: AVIONI

SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË

SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

SUBJEKTI 1: HYRJE NË KURS

TEMA INTR 1 – MENAXHIMI I KURSIT

Nëntema INTR 1.1 – Hyrje në kurs

Nëntema INTR 1.2 – Administrimi i kursit

Nëntema INTR 1.3 – Materialet e studimit dhe dokumentacioni i trajnimit

TEMA INTR 2 – HYRJE NË KURSIN E TRAJNIMIT E ATC

Nëntema INTR 2.1 – Përmbajtja dhe organizimi i kursit

Nëntema INTR 2.2 – Karakteri i trajnimit

Nëntema INTR 2.3 – Procesi i vlerësimit

SUBJEKTI 2: LIGJI I AVIACIONIT

TEMA LIGJI 1 – LICENCIMI DHE CERTIFIKATAT E KOMPETENCËS PËR KTA

Nëntema LIGJI 1.1 – Privilegjet dhe kushtet

TEMA LIGJI 2 – RREGULLAT DHE RREGULLORET

Nëntema LIGJI 2.1 – Raportet

Nëntema LIGJI 2.2 Hapësira ajrore

TEMA LIGJI 3 – MENAXHIMI I PARREZIKSHMËRISË SË ATC

Nëntema LIGJI 3.1 – Procesi i mbledhjes së informacionit

Nëntema LIGJI 3.2 – Investigimi i parrezikshmërisë

SUBJEKTI 3: MENAXHIMI I TRAFIKUT AJROR

TEMA ATM 1 – OFRIMI I SHËRBIMEVE

Nëntema ATM 1.1 – Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror

Nëntema ATM 1.2 – Shërbimi i informacioneve të fluturimit (FIS)

Nëntema ATM 1.3 – Shërbimi i alarmit (ALRS)

Nëntema ATM 1.4 – Kapaciteti i sistemit ATS dhe menaxhimi i rrjedhës së trafikut ajror

Nëntema ATM 1.5 – Menaxhimi i hapësirës ajrore (ASM)

TEMA ATM 2 – KOMUNIKIMI

Nëntema ATM 2.1 – Komunikimi efektiv

TEMA ATM 3 – LEJET DHE INSTRUKSIONET nga ATC

Nëntema ATM 3.1 – Lejet ATC

Nëntema ATM 3.2 – Instruksionet ATC

TEMA ATM 4 – KOORDINIMI

Nëntema ATM 4.1 – Nevoja për koordinim

Nëntema ATM 4.2 – Mjetet dhe metodat për koordinim

Nëntema ATM 4.3 – Procedurat e koordinimit

TEMA ATM 5 – ALTIMETRI DHE ÇAKTIMI I NIVELIT

Nëntema ATM 5.1 – Matja e lartësisë

Nëntema ATM 5.2 – Lejet në tokë

TEMA ATM 6 – NDARJET

Nëntema ATM 6.1 – Ndarja vertikale

Nëntema ATM 6.2 - Ndarja gjatësore në një mjedis nën survejim

Nëntema ATM 6.3 – Ndarja e bazuar në distancë e turbulencës nga avionët

Nëntema ATM 6.4 – Ndarja e bazuar në sistemet e mbikëqyrjes ATS

TEMA ATM 7 – SISTEMET E SHMANGIES SË PËRPLASJES NË FLUTURIM DHE RRJETET E SIGURISË SË BAZUARA NË TOKË

Nëntema ATM 7.1 – Sistemet e shmangies së përplasjes në fluturim

Nëntema ATM 7.2 – Rrjetat e sigurisë të bazuara në tokë

TEMA ATM 8 – SHFAQJA E TË DHËNAVE

Nëntema ATM 8.1 – Menaxhimi i të dhënave

TEMA ATM 9 – MJEDISI OPERACIONAL (I SIMULUAR)

Nëntema ATM 9.1 – Integriteti i mjedisit operacional

Nëntema ATM 9.2 – Verifikimi i përdorimit të procedurave operationale

Nëntema ATM 9.3 – Dorëzimi – marrja e kontrollit

TEMA ATM 10 – OFRIMI I SHËRBIMIT TË KONTROLLIT

Nëntema ATM 10.1 – Përgjegjësia dhe përpunimi i informacionit

Nëntema ATM 10.2 – Shërbimi i mbikëqyrjes, ATS

Nëntema ATM 10.3 – Procesi i menaxhimit të trafikut

Nëntema ATM 10.4 – Trajtimi i trafikut

Nëntema ATM 10.5 – Shërbimi i kontrollit me mbështetjen e sistemit të avancuar

TEMA ATM 11 – MBAJTJA (HOLDING)

Nëntema ATM 11.1 – Procedurat e përgjithshme të mbajtjes

Nëntema ATM 11.2 – Mbajtja e avionit

Nëntema ATM 11.3 – Mbajtja në një mjedis me survejim

TEMA ATM 12 – IDENTIFIKIMI

Nëntema ATM 12.1 – Krijimi i identifikimit

Nëntema ATM 12.2 – Ruajtja e identifikimit

Nëntema ATM 12.3 – Humbja e identitetit

Nëntema ATM 12.4 – Informacionet e pozicionit

Nëntema ATM 12.5 – Transferimi i identitetit

SUBJEKTI 4: METEOROLOGJIA

TEMA MET 1 – FENOMENI METEOROLOGJIK

Nëntema MET 1.1 – Fenomeni meteorologjik

TEMA MET 2 – BURIMET E TË DHËNAVE METEOROLOGJIKE

Nëntema MET 2.1 – Burimet e informacioneve meteorologjike

SUBJEKTI 5: LUNDRIMI

TEMA NAV 1 – HARTAT DHE TABELAT AERONAUTIKE

Nëntema NAV 1.1 – Hartat dhe tabelat

TEMA NAV 2 – LUNDRIMI ME INSTRUMENT

Nëntema NAV 2.1 – Sistemet navigacionale

Nëntema NAV 2.2 – Mbështetja navigacionale

Nëntema NAV 2.3 – Aplikacionet e PBN

SUBJEKTI 6: AVIONI

TEMA ACFT 1 – INSTRUMENTET E AVIONIT

Nëntema ACFT 1.1 – Instrumentet e avionit

TEMA ACFT 2 – KATEGORITË E AVIONIT

Nëntema ACFT 2.1 – Turbulenca nga avionët

TEMA ACFT 3 – FAKTORËT QË PREKIN PERFORMANCËN E AVIONIT

Nëntema ACFT 3.1 – Faktorët e ngjitjes

Nëntema ACFT 3.2 – Faktorët e lundrimit

Nëntema ACFT 3.3 – Faktorët e zbritjes

Nëntema ACFT 3.4 – Faktorët ekonomikë

Nëntema ACFT 3.5 – Faktorët mjedisorë

TEMA ACFT 4 – TË DHËNAT E AVIONIT

Nëntema ACFT 4.1 – Të dhënat e performancës

SUBJEKTI 7: FAKTORËT NJERËZORË

TEMA HUM 1 – FAKTORËT PSIKOLOGJIKË

Nëntema HUM 1.1 – Psikologjia konjitive

TEMA HUM 2 – FAKTORËT MJEKËSORË DHE PSIKOLOGJIKË

Nëntema HUM 2.1 – Lodhja

Nëntema HUM 2.2 – Përshtatshmëria

TEMA HUM 3 – FAKTORËT SOCIALË DHE ORGANIZATIVË

Nëntema HUM 3.1 – Menaxhimi i burimeve të ekipit (TRM)

Nëntema HUM 3.2 – Ekipi i punës dhe rolet e ekipit

Nëntema HUM 3.3 – Sjellja me përgjegjësi

TEMA HUM 4 – STRESI

Nëntema HUM 4.1 – Stresi

Nëntema HUM 4.2 – Menaxhimi i stresit

TEMA HUM 5 – GABIMI NJERËZOR

Nëntema HUM 5.1 – Gabimi njerëzor

Nëntema HUM 5.2 – Shkelja e rregullave

TEMA HUM 6 – PUNA BASHKËPUNUESE

Nëntema HUM 6.1 – Komunikimi

Nëntema HUM 6.2 – Puna bashkëpunuese brenda të njëjtës zonë të përgjegjësisë

Nëntema HUM 6.3 – Puna bashkëpunuese ndërmjet zonave të ndryshme të përgjegjësisë

Nëntema HUM 6.4 – Bashkëpunimi kontrollor/pilot

SUBJEKTI 8: PAJISJET DHE SISTEMET

TEMA EQPS 1 – KOMUNIKIMET ME ZË

Nëntema EQPS 1.1 – Komunikimet me radio

Nëntema EQPS 1.2 – Komunikime të tjera me zë

TEMA EQPS 2 – AUTOMATIZIMI NË ATS

Nëntema EQPS 2.1 – Rrjeti i telekomunikacionit fiks aeronautik (AFTN)

Nëntema EQPS 2.2 – Shkëmbimi i të dhënave automatike

TEMA EQPS 3 – POZICIONI I PUNËS SË KONTROLLORIT

Nëntema EQPS 3.1 – Funksionimi dhe monitorimi i pajisjeve

Nëntema EQPS 3.2 – Shfaqjet e situatës dhe sistemet e informacionit

Nëntema EQPS 3.3 – Sistemet e të dhënave të fluturimit

Nëntema EQPS 3.4 – Përdorimi i sistemit të mbikëqyrjes ATS

Nëntema EQPS 3.5 – Sistemet e avancuara

TEMA EQPS 4 – PAJISJET E ARDHSHE

Nëntema EQPS 4.1 – Zhvillimet e reja

TEMA EQPS 5 – KUFIZIMET DHE DEGRADIMI I PAJISJEVE DHE SISTEMEVE

Nëntema EQPS 5.1 – Reagimi ndaj kufizimeve

Nëntema EQPS 5.2 – Degradimi i pajisjeve të komunikimit

Nëntema EQPS 5.3 – Degradimi i pajisjeve navigacionale

Nëntema EQPS 5.4 – Degradimi i pajisjeve të mbikëqyrjes

Nëntema EQPS 5.5 – Degradimi i sistemit të përpunimit të ATC

SUBJEKTI 9: MJEDISI PROFESIONAL

TEMA PEN 1 – FAMILJARIZIMI

Nëntema PEN 1.1 – Vizita e studimit në një qendër të kontrollit të hapësirës

TEMA PEN 2 – PËRDORUESIT E HAPËSIRËS AJRORE

Nëntema PEN 2.1 – Kontribuesit e operimeve civile në ATS

Nëntema PEN 2.2 – Kontribuesit e operimeve ushtarake në ATS

TEMA PEN 3 – MARRËDHËNIET E KLIENTIT

Nëntema PEN 3.1 – Ofrimi i shërbimeve dhe kërkesat e përdoruesit

TEMA PEN 4 – MBROJTJA MJEDISORE

Nëntema PEN 4.1 – Mbrojtja mjedisore

SUBJEKTI 10: SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

TEMA ABES 1 – SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS (ABES)

Nëntema ABES 1.1 – Pamje e përgjithshme e ABES

TEMA ABES 2 – PËRMIRËSIMI I AFTËSIVE

Nëntema ABES 2.1 – Efektiviteti i komunikimit

Nëntema ABES 2.2 – Shmangia e mbingarkesës mendore

Nëntema ABES 2.3 – Bashkëpunimi ajër/tokë

TEMA ABES 3 – PROCEDURAT PËR SITUATAT JONORMALE DHE TË EMERGJENCËS

Nëntema ABES 3.1 – Aplikimi i procedurave për ABES

Nëntema ABES 3.2 – Mosfunksionimi i radios

Nëntema ABES 3.3 – Interferenca e paligjshme dhe kërcënimi për bombë në avion

Nëntema ABES 3.4 – Avioni i humbur ose i paidentifikuar

Nëntema ABES 3.5 – Diversionet

Nëntema ABES 3.6 – Dështimi i transponderit

ANEKSI II

PJESA KTA.AR

KËRKESAT PËR AUTORITETIN E AVIACIONIT CIVIL SHQIPTAR

NËNPJESA A

KËRKESAT E PËRGJITHSHME

KTA.AR.A.001 Qëllimi

Kjo pjesë, e përcaktuar në këtë aneks, vendos kërkesat administrative të aplikueshme për Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar përgjegjës për lëshimin, mbajtjen, pezullimin ose anulimin e licencave, kategorive, miratimeve dhe certifikatave mjekësore për kontrollorët e trafikut ajror dhe certifikimin, mbikëqyrjen e organizatave trajnuese, si dhe qendrave aero-mjekësore.

KTA.AR.A.005 Personeli

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të prodhojë dhe përditësojë çdo dy vjet një vlerësim të burimeve njerëzore të nevojshëm për të kryer funksionet e tij të mbikëqyrjes, bazuar në analizën e proceseve të kërkuara nga kjo rregullore dhe zbatimi i saj.

b) Personeli i autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për të kryer detyrat e certifikimit dhe/ose mbikëqyrjes do të autorizohet për të kryer si një minimum detyrat e mëposhtme:

1. të ekzaminojë dokumentet, duke përfshirë licencat, certifikatat, regjistrimet, të dhënat, procedurat dhe çdo material tjetër që lidhet me detyrën e kërkuar;

2. të marrë kopje ose ekstrakte nga këto regjistrime, të dhëna, procedura dhe materiale të tjera;

3. të kërkojë shpjegim;

4. të hyjë në ambientet dhe vendet e operimit;

5. të kryejë auditimet dhe inspektimet, duke përfshirë inspektimet pa njoftim paraprak;

6. të marrë ose fillojë masat shtrënguese përkatëse sipas rastit.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar mund të autorizojë personelin e tij për të kryer vlerësime që çojnë në lëshimin, rivlefshmërinë dhe rinovimin e miratimit me kusht që personeli të përmbushë kërkesat e përcaktuara në KTA.C.045, me përjashtim të pikës (d)(1). Duhet të sigurohet familjarizimi me praktikën dhe procedurat aktuale operationale të njësisë, kur kryhet vlerësimi.

KTA.AR.A.010 Detyrat e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar

a) Detyrat e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar duhet të përfshijnë:

1. lëshimin, pezullimin dhe anulimin e licencave, kategorive, miratimeve dhe certifikatave mjekësore

2. lëshimin e autorizimeve të përkohshme OJTI/ITVP sipas KTA.C.025;

3. lëshimin e autorizimeve të përkohshme të vlerësuesit sipas KTA.C.065;

4. rivlefshmërinë dhe rinovimin e miratimeve;

5. rivlefshmërinë, rinovimin dhe kufizimin e certifikatave mjekësore pas referimit nga AME ose AeMC;

6. lëshimin, rivlefshmërinë, rinovimin, pezullimin, anulimin, kufizimin dhe ndryshimin e certifikatave të ekzaminuesit aero-mjekësor;

7. lëshimin, pezullimin, anulimin dhe kufizimin e certifikatave të organizatave të trajnimit dhe të certifikatave të qendrave aero-mjekësore;

8. miratimin e kurseve të trajnimit, planeve dhe skemave të kompetencës së njësisë, si dhe metodat e vlerësimit;

9. miratimin e metodës së vlerësimit për demonstrimin e aftësisë gjuhësore dhe vendosjen e kërkesave të aplikueshme për organet e vlerësimit gjuhësor sipas KTA.B.040;

10. miratimin e nevojës për aftësi gjuhësore me nivel të zgjeruar (niveli pesë) në përputhje me KTA.B.030(d);

11. monitorimin e organizatave trajnuese, duke përfshirë kurset dhe planet e tyre të trajnimit;

12. miratimin dhe monitorimin e skemave të kompetencës së njësive;
13. krijimin e procedurave apeluese dhe mekanizmeve të njofimit;
14. lehtësimin e njohjes dhe shkëmbimit të licencave, duke përfshirë transferimin e rekordeve të kontrollorëve të trafikut ajror dhe kthimin e licencës së vjetër tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar që e ka lëshuar sipas KTA.A.010;

15. lehtësimin e njohjes së certifikatave të organizatës trajnuese dhe aprovimet e kurseve.

KTA.AR.A.015 Mjetet e pajtueshmërisë

Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të zhvillojë Mjetet e Pranueshme të Pajtueshmërisë (AMC) që mund të përdoren për të vendosur pajtueshmërinë me udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror”.

a) Kur AMC-të përputhen, kërkesat përkatëse të rregullave të zbatimit përmbushen.

b) Mjetet alternative të përputhshmërisë mund të përdoren për të vendosur pajtueshmërinë me rregulloret zbatuese.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të krijojë një sistem për të vlerësuar në mënyrë të vazhdueshme që të gjitha mjetet alternative të pajtueshmërisë së përdorur nga ai vetë ose organizatat dhe personat nën mbikëqyrjen e tij lejojnë krijimin e përputhshmërisë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror”.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të vlerësojë të gjitha mjetet alternative të pajtueshmërisë të propozuara nga një organizatë në përputhje me KTA.OR.B.005 duke analizuar dokumentacionin e siguruar dhe, nëse konsiderohet e nevojshme, duke kryer një inspektim të organizatës.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar zbulon që mjetet alternative të pajtueshmërisë janë në përputhje me rregullat e zbatuara, ai pa asnjë vonesë do të:

1. njoftojë aplikantin që mjetet alternative të pajtueshmërisë mund të zbatohen, dhe, nëse aplikohet, të ndryshojë miratimin ose certifikatën e aplikantit në përputhje me rrethanat;

2. njoftojë Agjencinë për përmbajtjen e tyre, duke përfshirë kopjet e të gjithë dokumentacionit përkatës; dhe

e) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar përdor mjete alternative të pajtueshmërisë për të arritur pajtueshmërinë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e Aerodromeve, Menaxhimit të Trafikut Ajror dhe Shërbimeve të Lundrimit Ajror” dhe rregullat zbatuese të tij ai do t'i:

1. vendosë ato në dispozicion të të gjitha organizatave dhe personave nën mbikëqyrjen e tij; dhe

2. njoftojë Agjencinë pa asnjë vonesë.

Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do t'i sigurojë Agjencisë një përshkrim të plotë të mjeteve alternative të pajtueshmërisë, duke përfshirë çdo rishikim të procedurave që mund të jenë të rëndësishme, si dhe një vlerësim që tregon se rregullat e zbatimit janë përmbushur.

KTA.AR.A.020 Informacionet për Agjencinë

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të njoftojë pa asnjë vonesë Agjencinë në rast të çdo problemi të rëndësishëm që lidhet me zbatimin e udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror”.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do t'i sigurojë Agjencisë të gjitha informacionet e rëndësishme mbi parrezikshmërinë që rrjedhin nga raportet e ngjarjeve që ai ka marrë.

KTA.AR.A.025 Reagimi i menjëhershëm mbi një problem parrezikshmërie

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të zbatojë një sistem për të mbledhur, analizuar dhe përhapur në mënyrë të përshtatshme informacionet e parrezikshmërisë.

b) EASA do të zbatojë një sistem për të analizuar në mënyrë të përshtatshme çdo informacion parrezikshmërie të rëndësishëm të marrë dhe pa asnjë vonesë të papërshtatshme t'i sigurojë shtetit dhe Komisionit çdo informacion, duke përfshirë rekomandimet ose veprimet korrigjuese të nevojshme për t'u marrë nga ato me qëllim që të reagojnë në kohë për një problem parrezikshmërie që përfshin produkte, pjesë, pajisje, persona ose organizata që i nënshtrohen udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror”.

c) Pas marrjes së informacioneve të referuara në pikat “a” dhe “b”, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar

do të marrë masat e përshtatshme për të adresuar problemin e parrezikshmërisë.

d) Masat e marra në përputhje me pikën “c” do t’i njoftohen menjëherë të gjithë personave dhe organizatave që duhet të përputhen me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror” dhe rregullat zbatuese të tij. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do t’ia njoftojë gjithashtu këto masa Agjencisë.

NËNPJESA B MENAXHIMI

KTA.AR.B.001 Sistemi i menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të krijojë dhe mirëmbajë një sistem menaxhimi, duke përfshirë si minimum:

1. policat dhe procedurat e dokumentuara për të përshkruar organizimin e tij, mjetet dhe metodat për të arritur pajtueshmërinë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror”, si dhe me këtë rregullore. Procedurat do të përditësohen dhe do të shërbejnë si dokumente bazë pune brenda këtij Autoriteti të Aviacionit Civil shqiptar për të gjitha detyrat përkatëse;

2. një numër të mjaftueshëm personeli, duke përfshirë inspektorët e licencimit dhe certifikimit, për të kryer detyrat e tij dhe për të shkarkuar përgjegjësitë e tij. Ky personel do të jetë i kualifikuar për të kryer detyrat e tyre të caktuara dhe të ketë njohuritë e nevojshme, eksperiencën, trajnimin fillestar, në punë dhe të vazhdueshëm për të siguruar kompetencën e vazhdueshme. Do të krijohet një sistem për të planifikuar disponueshmërinë e personelit me qëllim për të siguruar përfundimin e duhur të të gjitha detyrave përkatëse;

3. facilitete të përshtatshme dhe akomodim zyre për të kryer detyrat e caktuara;

4. një funksion për të monitoruar pajtueshmërinë e sistemit të menaxhimit me kërkesat përkatëse dhe përshtatshmërinë e procedurave, duke përfshirë krijimin e një procesi të auditit të brendshëm dhe një procesi të menaxhimit të riskut për parrezikshmërinë. Monitorimi i pajtueshmërisë do të përfshijë një sistem për mbledhje informacioni të gjetjeve të auditit që ka lidhje me menaxhimin e lartë të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar për të siguruar zbatimin e veprimeve korrigjuese sipas nevojës; dhe

5. një person ose grup personash përgjegjës për menaxhimin e lartë të Autoritetit të Aviacionit Civil për funksionin e monitorimit të pajtueshmërisë.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, për secilën fushë të aktivitetit të përfshirë në sistemin e menaxhimit, do të caktojë një ose më shumë persona me përgjegjësi të përgjithshme për menaxhimin e detyrave përkatëse;

c) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të krijojë procedura për pjesëmarrjen në shkëmbimin e të gjitha informacioneve të nevojshme dhe asistencën me autoritetet e tjera kompetente të interesuara, duke përfshirë shkëmbimin e informacioneve mbi të gjitha gjetjet e ngritura dhe veprimet e ndjekjes të marra si rezultat i mbikëqyrjes së personave dhe organizatave që ushtrojnë aktivitete në territorin e një vendi, por të certifikuara nga autoriteti kompetent i një vendi tjetër ose Agjencie;

d) Një kopje e procedurave të lidhura me sistemin e menaxhimit dhe ndryshimet e tjera do t’i vihen në dispozicion Agjencisë për qëllim standardizimi.

KTA.AR.B.005 Caktimi i detyrave për entitetet e kualifikuara

a) Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar cakton detyrat në lidhje me certifikimin fillestar ose mbikëqyrjen e vazhdueshme të personave ose organizatave që i nënshtrohen udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e Aerodromeve, Menaxhimit të Trafikut Ajror dhe Shërbimeve të Lundrimit Ajror ” dhe rregullave zbatuese të tij, ato do t’i caktohen vetëm entiteteve të kualifikuara. Kur cakton detyrat, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të sigurojë që ai ka:

1. një sistem për të vlerësuar fillimisht dhe në mënyrë të vazhdueshme që entiteti i kualifikuar pajtohet me aneksin V të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të

lundrimit ajror”.

Ky sistem dhe rezultatet e vlerësimeve do të dokumentohen;

2. krijuar një marrëveshje të dokumentuar me një entitet të kualifikuar, të miratuar nga të dyja palët në nivelin e përshtatshëm të menaxhimit, që përcakton qartësisht:

- i. detyrat për t'u kryer;
- ii. deklaratat, raportet dhe rekordet që nevojiten;
- iii. kushtet teknike për t'u përmbushur në kryerjen e detyrave të tilla;
- iv. mbulimin e përgjegjësisë përkatëse; dhe
- v. mbrojtjen që jepet për informacionin e marrë në kryerjen e detyrave të tilla.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të sigurojë që procesi i auditit të brendshëm dhe një proces i menaxhimit të riskut për parrezikshmërinë e kërkuar nga KTA.AR.B.001(a)(4) mbulojnë të gjitha detyrat e certifikimit ose mbikëqyrjes të kryera në emër të tij.

KTA.AR.B.010 Ndryshimet për sistemin e menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të ketë një sistem për të identifikuar ndryshimet që prekin kapacitetin e tij për të kryer detyrat dhe shkarkuar përgjegjësitë e tij siç përcaktohet në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror” dhe në këtë rregullore. Ai do të veprojë, sipas rastit, për të siguruar që sistemi i menaxhimit mbetet i përshtatshëm dhe efektiv.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të përditësojë sistemin e tij të menaxhimit për të reflektuar në kohë çdo ndryshim në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror” dhe në këtë rregullore, me qëllim për të garantuar zbatimin sa më efektiv.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të njoftojë Agjencinë për ndryshimet që prekin aftësinë e tij për të kryer detyrat dhe shkarkuar përgjegjësitë e tij siç përcaktohet në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror” dhe në këtë rregullore.

KTA.AR.B.015 Ruajtja e rekordeve (të dhënave)

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të mbajë një listë të të gjitha certifikatave të organizatës dhe licencave të personelit, certifikatave që ai lëshon.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të krijojë një sistem për të dhënat që siguron ruajtje të përshtatshme, akses dhe gjurmueshmëri të besueshme të:

1. politikave dhe procedurave të dokumentuara të sistemit të menaxhimit;
2. trajnimit, kualifikimit dhe autorizimit të personelit të tij;
3. caktimit të detyrave, që mbulojnë elementët e kërkuar nga KTA.AR.B.005, si dhe detajet e detyrave të caktuara;
4. proceseve të certifikimit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme të organizatave të certifikuara;
5. detajeve të kurseve të ofruara nga organizatat trajnuese;
6. proceseve për lëshimin e licencave, kategorive, miratimeve. Gjithashtu, dhe të mbikëqyrjes së vazhdueshme të mbajtësve të këtyre licencave, vlerësimeve, miratimeve dhe certifikatave;
7. mbikëqyrjes së vazhdueshme të personave dhe organizatave që ushtrojnë aktivitete brenda territorit të vendit, por të certifikuara nga autoriteti kompetent i vendit tjetër, siç është rënë dakord ndërmjet këtyre autoriteteve;
8. gjetjeve, veprimeve korrigjuese dhe datës së mbylljes së veprimit;
9. masave shtrënguese që janë marrë;
10. informacioneve mbi parrezikshmërinë dhe masave që janë marrë;

11. përdorimit të dispozitave të fleksibilitetit në përputhje me nenin 14 të udhëzimit të ministrit Nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror”; dhe

12. vlerësimit dhe njoftimit për Agjencinë të mjeteve alternative të pajtueshmërisë të propozuara nga organizatat dhe vlerësimit të mjeteve alternative të pajtueshmërisë të përdorura nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

c) Rekordet do të mbahen për një periudhë minimale prej 5 vjetësh dhe në lidhje me licencat e personelit për një periudhë minimale prej 10 vjetësh pas skadimit të miratimit të fundit mbi licencë, që i nënshtrohet ligjit të mbrojtjes së të dhënave.

NËNPJESA C MBIKËQYRJA DHE ZBATIMI

KT.A.R.C.001 Mbikëqyrja

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të verifikojë:

1. pajtueshmërinë me kërkesat e aplikueshme për organizatat ose personat para lëshimit të një certifikatë të organizatës ose licencë të personelit, certifikatë, kategorie ose miratimi, sipas aplikimit;

2. pajtueshmërinë e vazhdueshme me kërkesat e aplikueshme dhe kushtet që i bashkëngjiten certifikatës së organizatës trajnuese, si dhe kërkesat e aplikueshme për kurset e trajnimit, planet dhe skemat që ai ka miratuar dhe kërkesat e aplikueshme për personelin;

3. zbatimin e masave të përshtatshme të parrezikshmërisë së autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar siç përcaktohet në KTA.AR.A.025(c) dhe (d).

b) Ky verifikim do të:

1. mbështetet nga dokumentacioni për të ofruar udhëzim për personelin përgjegjës për mbikëqyrjen e parrezikshmërisë me qëllim kryerjen e funksionit të tyre;

2. tregojë personat dhe organizatat e interesuara që lidhen me rezultatet e aktivitetit të mbikëqyrjes së parrezikshmërisë;

3. bazohet në audite dhe inspektime, duke përfshirë, sipas rastit, inspektimet pa njoftime paraprake; dhe

4. sigurojë për Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar provat e nevojshme në rast se kërkohet ndonjë veprim i mëtejshëm, duke përfshirë masat e parashikuara në KTA.AR.C.010 dhe KTA.AR.E.015.

c) Qëllimi i mbikëqyrjes do të përcaktohet mbi bazën e qëllimit dhe rezultateve të aktiviteteve të kaluara të mbikëqyrjes dhe prioritetet e parrezikshmërisë.

d) Pa cenuar kompetencat e vendeve anëtare, qëllimi dhe rezultatet e mbikëqyrjes së aktiviteteve të kryera në territorin e një vendi anëtar nga personat ose organizatat e krijuara ose me banim në vendin tjetër anëtar do të përcaktohen mbi bazën e prioriteteve të parrezikshmërisë, si dhe aktivitetet e kaluara të mbikëqyrjes.

e) Kur aktiviteti i një personi ose organizate përfshin më shumë se një vend anëtar, Autoriteti i Aviacionit Civil përgjegjës për mbikëqyrjen sipas pikave “a” në “c” mund të bjerë dakord në marrëveshje alternative specifike të mbikëqyrjes me autoritetet e tjera kompetente. Çdo person ose organizatë që i nënshtrohet një marrëveshjeje të tillë do të informohet për ekzistencën dhe qëllimin e saj.

KT.A.R.C.005 Programi i mbikëqyrjes

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të krijojë dhe mbajë një program mbikëqyrjeje që mbulon aktivitetet e mbikëqyrjes të kërkuara nga KTA.AR.C.001.

b) Për organizatat e certifikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar programi i mbikëqyrjes do të zhvillohet duke marrë parasysh natyrën specifike të organizatës, kompleksitetin e aktiviteteve të tij dhe certifikimin e kaluar dhe/ose aktivitetet e mbikëqyrjes. Ai do të përfshijë brenda secilit cikël të planifikimit të mbikëqyrjes:

1. auditet dhe inspektimet, nëse nevojiten, duke përfshirë inspektimet pa njoftime paraprake; dhe

2. takimet e mbledhura ndërmjet menaxhimit të organizatës trajnuese dhe Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar për të siguruar që të dyja mbesin të informuara mbi çështjet e rëndësishme.

c) Për organizatat e certifikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar një cikël planifikimi i mbikëqyrjes që nuk kalon 24 muaj do të aplikohet.

Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të reduktohet nëse ka prova që performanca e sigurisë së organizatës është ulur.

Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet me një maksimum prej 36 muajsh nëse Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ka vendosur që gjatë 24 muajve të mëparshëm:

1. organizata ka treguar një trajtim efektiv të situatave të rrezikut në aviacion në lidhje me parrezikshmërinë dhe menaxhim të rreziqeve të lidhura me to; dhe

2. organizata ka treguar në mënyrë të vazhdueshme sipas KTA.OR.B.015 që ka kontroll të plotë mbi të gjitha ndryshimet; dhe

3. nuk janë lëshuar gjetje të nivelit 1; dhe

4. të gjitha veprimet korrigjuese janë zbatuar brenda periudhës kohore të pranuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar siç përcaktohet në KTA.AR.E.015;

5. cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet më tej në një maksimum prej 48 muajsh, nëse, përveç sa më sipër, organizata ka krijuar dhe Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ka miratuar një sistem efektiv raportimi për Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar mbi performacën e sigurisë dhe pajtueshmërinë

rregullatore të vetë organizatës.

d) Programi i mbikëqyrjes për organizatat trajnuese do të përfshijë monitorimin e standardeve trajnuese duke përfshirë vëzhgimin e ofrimit të trajnimit nëse është e përshtatshme.

e) Për personat që mbajnë një licencë, kategori ose miratim të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar programi i mbikëqyrjes do të përfshijë inspektimet, duke përfshirë inspektimet e pa njoftuara, nëse është e përshtatshme.

KTA.AR.C.010 Gjetjet dhe masat shtrënguese për personelin

a) Nëse gjatë mbikëqyrjes gjenden prova nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, përgjegjës për mbikëqyrjen në përputhje me KTA.AR.C.001 që tregon mospajtimin me kërkesat e aplikueshme nga një person që mban një licencë të lëshuar në përputhje me këtë rregullore, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të ngrejë një gjetje, do t'ia regjistrojë atë dhe do t'ia komunikojë atë me shkrim mbajtësit të licencës, si dhe do t'ia komunikojë gjetjen organizatës së angazhuar, nëse është e aplikueshme.

b) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar që ngriti gjetjen është autoriteti kompetent përgjegjës për lëshimin e licencës:

1. Ai mund të pezullojë ose revokojë licencën, kategorinë ose miratimin, kur identifikohet një çështje parrezikshmërie (*safety*); dhe

2. ai do të marrë çdo masë zbatuese të nevojshme për të parandaluar vazhdimin e mos-përputhshmërisë.

c) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar që ngriti gjetjen nuk është autoriteti kompetent përgjegjës për lëshimin e licencës, ai do të informojë autoritetin kompetent që ka lëshuar licencën. Në këtë rast, autoriteti kompetent që ka lëshuar licencën do të veprojë në përputhje me pikën “b” dhe do të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar që ngriti gjetjen.

NËNPJESA D

LËSHIMI, RIVLEFSHMËRIA, RINOVIMI, PEZULLIMI DHE ANULIMI I LICENCEVE, KATEGORIVE DHE MIRATIMEVE

KTA.AR.D.001 Procedura për lëshimin, rivleshmërinë dhe rinovimin e licencave, kategorive, miratimeve dhe autorizimeve

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të krijojë procedura për aplikimin, lëshimin dhe shkëmbimin e licencave, lëshimin e kategorive dhe miratimeve, si dhe rivlefshmërinë dhe rinovimin e miratimeve. Këto procedura mund të përfshijnë:

1. lëshimin e autorizimit të përkohshëm OJTI/ITVP dhe autorizimin e përkohshëm të vlerësuesit; dhe

2. nëse aplikohet, autorizimin për vlerësuesit për të rivlefshmuar dhe rinovuar miratimet e njësisë, rast në të cilin, vlerësuesit do të paraqesin të gjithë rekordet, raportet dhe çdo informacion tjetër për Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar siç përcaktohet në procedura të tilla.

b) Pas marrjes së një aplikimi dhe, kur është e nevojshme, çdo dokumentacioni mbështetës, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të verifikojë tërësinë e aplikimit dhe nëse aplikanti përmbush kërkesat e përcaktuara në aneksin I.

c) Nëse aplikanti përmbush kërkesat e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të lëshojë, rivlefshmojë ose rinovojë, sipas rastit, licencën përkatëse, kategorinë dhe miratimin duke përdorur formatin për licencat e krijuara në shtojcën 1 të aneksit II. Autorizimi i përkohshëm OJTI/ITVP i referuar në KTA.C.025 dhe autorizimi i përkohshëm i vlerësuesit i referuar në KTA.C.065 do të lëshohen si një dokument i ndarë ku privilegjet e mbajtësit, si dhe vlefshmëria e autorizimit do të specifikohen.

d) Për qëllim të reduktimit të barrës së panevojshme administrative, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar mund të krijojë procedura për krijimin e një date unike të vlefshmërisë për miratimet e ndryshme. Në çdo rast, periudhat e vlefshmërisë së miratimeve në fjalë nuk do të zgjaten.

e) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të zëvendësojë licencën e kontrollorit të trafikut ajror nëse është e nevojshme për arsye administrative dhe kur pika (XIIa) e licencës përfundohet dhe nuk mbetet më hapësirë. Data e lëshimit të parë të kategorive dhe miratimet e kategorive do të transferohen në licencën e re.

KTA.AR.D.005 Anulimi dhe pezullimi i licencave, kategorive dhe miratimeve

a) Për qëllim të KTA.A.020 Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të krijojë procedura administrative për pezullimin dhe anulimin e licencave, kategorive dhe miratimeve.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar mund të pezullojë licencën në rast të paafësisë së përkohshme që nuk përfundon sipas procedurave të referuara në KTA.A.015 (e).

c) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të pezullojë ose revokojë një licencë, kategori ose miratim në përputhje me KTA.AR.C.010 dhe veçanërisht në rrethanat e mëposhtme:

1. kur mbajtësi i licencës që ushtron privilegjet e licencës nuk pajtohet më me kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje;

2. kur merr një licencë të student-kontrollorit të trafikut ajror ose kontrollorit të trafikut ajror, kategori, miratim ose certifikatë përmes falsifikimit të dokumenteve të paraqitura;

3. në rastet e falsifikimit të licencës ose rekordeve të certifikatës;

4. kur ushtron privilegjet e licencës, kategorive ose miratimeve nën ndikimin e substancave psikoaktive.

d) Në rastet e pezullimit ose anulimit të licencave, kategorive dhe miratimeve, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të informojë mbajtësin e licencës me shkrim për këtë vendim dhe për të drejtën e apelimit të tyre në përputhje me procedurat e vendosura në KTA.AR.A.010(a)(14). Pezullimi ose anulimi i miratimit të vlerësuesit duhet të njoftohet për ofruesin e shërbimit të lundrimit ajror.

e) Gjithashtu, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të pezullojë ose revokojë një licencë, kategori ose miratim edhe me një kërkesë me shkrim të mbajtësit të licencës.

NËNPJESA E

PROCEDURA E CERTIFIKIMIT PËR ORGANIZATAT E TRAJNIMIT PËR KONTROLLORËT E TRAFIKUT AJROR DHE MIRATIMIT TË KURSEVE TË TRAJNIMIT

KTA.AR.E.001 Procedura e aplikimit dhe certifikimit për organizatat e trajnimit

a) Pas marrjes së një aplikimi për lëshimin e certifikatës së organizatës së trajnimit, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të verifikojë pajtueshmërinë e organizatës trajnuese me kërkesat e përcaktuara në aneksin III.

b) Nëse organizata e trajnimit që aplikon i përmbush kërkesat, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të lëshojë një certifikatë duke përdorur formatin e krijuar në shtojcën 2, të aneksit II.

c) Për të mundur që një organizatë të zbatojë ndryshimet pa miratimin paraprak të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar në përputhje me KTA.OR.B.015 dhe KTA.AR.E.010(c), Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të miratojë procedurën e paraqitur nga organizata trajnuese që përcakton qëllimin e ndryshimeve të tilla dhe përshkruan se si këto ndryshime do të menaxhohen dhe njoftohen.

KTA.AR.E.005 Miratimi i kurseve të trajnimit dhe planeve të trajnimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të miratojë kurset e trajnimit dhe planet e trajnimit të zhvilluara në përputhje me kërkesat e përcaktuara në KTA.OR.D.001.

b) Pas një shkëmbimi të një licence sipas KTA.A.010 Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të miratojë ose refuzojë kursin e miratimit të njësisë në përputhje me KTA.B.020(b) dhe (c) jo më vonë se gjashtë javë pas paraqitjes së aplikimit për miratimin e kursit dhe të sigurojë që parimet e mos-diskriminimit dhe proporcionalitetit respektohen.

KTA.AR.E.010 Ndryshimet për organizatat e trajnimit

a) Pas marrjes së një aplikimi për një ndryshim që kërkon miratimin paraprak në përputhje me KTA.OR.B.015, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të verifikojë pajtueshmërinë e organizatës trajnuese me kërkesat e përcaktuara në aneksin III para lëshimit të miratimit.

Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të miratojë kushtet nën të cilat organizata mund të operojë gjatë ndryshimit, përveç nëse Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar vendos që ndryshimi nuk mund të zbatohet.

Pasi ka verifikuar që organizata e trajnimit pajtohet me kërkesat e aplikueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të miratojë ndryshimin.

b) Pa cenuar çdo masë zbatuese shtesë në përputhje me KTA.AR.E.015, kur organizata zbaton ndryshime që kërkojnë miratimin paraprak pa marrë miratimin e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar siç përcaktohet në pikën “a”, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të ndërmarrë veprim të menjëhershëm dhe të përshtatshëm.

c) Për ndryshime që nuk kërkojnë miratimin paraprak, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të miratojë një procedurë të zhvilluar nga organizata trajnuese në përputhje me KTA.OR.B.015 që përcakton qëllimin e ndryshimeve të tilla dhe menaxhimin e saj, si edhe mekanizmin e njoftimit. Në procesin e vazhdueshëm të mbikëqyrjes Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të vlerësojë informacionet e ofruara në njoftim për të verifikuar nëse veprimet e marra pajtohen me procedurat e miratuara dhe kërkesat e aplikueshme.

KTA.AR.E.015 Gjetjet dhe veprimet korrigjuese

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të ketë një sistem për të analizuar gjetjet për rëndësinë e sigurisë së tyre.

b) Gjetja e nivelit 1 do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar kur zbulohet një mos-

pajtueshmëri e rëndësishme me kërkesat e aplikueshme të udhëzimit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror”, si dhe të kësaj rregulloreje, me procedurat dhe manualët e organizatës trajnuese, me llojin e trajnimit dhe/ose shërbimit të ofruar ose certifikatës që ul ose rrezikon seriozisht parrezikshmërinë dhe/ose mund të çojë në një degradim të rëndësishëm të trajnimit të ofruar.

Një gjetje e nivelit 1 do të përfshijë, por nuk kufizohet vetëm në:

1. Mosdhënien ndaj Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar të aksesit në facilitetet e organizatës trajnuese siç përcaktohet në KTA.OR.B.025 gjatë orëve normale të punës dhe pas dy kërkesave me shkrim;

2. marrjen ose ruajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së organizatës trajnuese përmes falsifikimit të provës dokumentare të paraqitur;

3. provën e shpërdorimit ose përdorimit mashtrues të certifikatës së organizatës trajnuese; dhe

4. mungesën e një menaxheri përgjegjës.

c) Një gjetje e nivelit 2 do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar kur zbulohet çdo papajtueshmëri me kërkesat e aplikueshme të udhëzimit nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror” dhe të kësaj rregulloreje, me procedurat dhe manualët e organizatës trajnuese, me llojin e trajnimit dhe/ose shërbimit të ofruar ose certifikatës që ul ose rrezikon seriozisht parrezikshmërinë dhe/ose mund të çojë në një degradim të trajnimit të ofruar.

d) Kur një gjetje zbulohet gjatë mbikëqyrjes ose me çdo mjet tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, pa cenuar çdo veprim shtesë të kërkuar nga udhëzimi nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror” dhe të kësaj rregulloreje, do t’ia komunikojë gjetjen organizatës trajnuese me shkrim dhe të kërkojë veprimet korrigjuese për të adresuar papajtueshmërinë e identifikuar.

l) Në rastin e gjetjeve të nivelit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të ndërmarrë veprimet apo masat e menjëhershme dhe të përshtatshme për të ndaluar ose kufizuar aktivitetet, dhe nëse është e përshtatshme, do të ndërmarrë veprim për të revokuar certifikatën ose për ta kufizuar ose pezulluar atë plotësisht ose pjesërisht, në varësi të shtrirjes së gjetjes, derisa veprimi korrigjues të jetë marrë nga organizata e trajnimit.

2. Në rastin e gjetjeve të nivelit 2 Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar:

i. do t’i japë organizatës së trajnimit një periudhë të zbatimit të veprimit korrigjues të përfshirë në një plan veprimi të përshtatshëm për natyrën e gjetjes; dhe

ii. do të vlerësojë veprimin korrigjues dhe planin e zbatimit të propozuar nga organizata trajnimi dhe, nëse vlerësimi arrin në përfundimin që janë të mjaftueshme për të adresuar mos-pajtueshmërinë, i pranon këto.

3. Kur një organizatë trajnimi dështon së paraqituri një plan të pranueshëm të veprimit korrigjues ose së kryeri veprimin korrigjues brenda periudhës kohore të pranuar ose të zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, gjetja do të ngrihet në një gjetje niveli 1 dhe veprimi do të ndërmerret siç përcaktohet në pikën (d)(1).

e) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të regjistrojë të gjitha gjetjet që ai ka ngritur dhe, ku është e aplikueshme, masat zbatuese që ai ka aplikuar, si dhe të gjitha veprimet korrigjuese dhe datën e mbylljes së veprimit për gjetjet.

NËNPJESA F

KËRKESAT SPECIFIKE NË LIDHJE ME CERTIFIKIMIN AERO-MJEKËSOR

Seksioni 1

Kërkesat e përgjithshme

KTA.AR.F.001 Qendrat aero-mjekësore dhe certifikimi aero-mjekësor

Përmes derogimit nga nënpjesët A, B dhe C, në lidhje me qendrat aero-mjekësore (AeMCs) dhe certifikimin aero-mjekësor, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të aplikojë dispozitat e mëposhtme të aneksit VI të urdhrit të ministrit nr. 250, datë 12.9.2014 “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil sipas parashikimeve të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, me përjashtim të të gjitha referencave për praktikuesit mjekësor të përgjithshëm (GMPs):

- Nën pjesa ARA.GEN;

- Nënpjesa ARA.AeMC;
- ARA.MED.120 Vlerësuesit mjekësor;
- ARA.MED.125 Referimi në autoritetin licencues;
- ARA.MED.150 Mbajtja e rekordeve;
- ARA.MED.200 Procedura për lëshimin, rivlefshmërinë, rinovimin ose ndryshimin e një certifikatë AME;
- ARA.MED.245 Mbikëqyrja e vazhdueshme;
- ARA.MED.250 Kufizimi, pezullimi ose anulimi i një certifikatë AME;
- ARA.MED.255 Masat zbatuese;
- ARA.MED.315 Rishikimi i raporteve të ekzaminimit; dhe
- ARA.MED.325 Procedura e rishikimit.

Seksioni 2 Dokumentacioni

KTA.AR.F.005 Certifikata mjekësore

Certifikata mjekësore do të jetë në pajtim me specifikimet e mëposhtme:

a) Përmbajtja:

1. Shtetin në të cilin licenca KTA është lëshuar ose aplikuar te pika “I”;
2. Klasën e certifikatës mjekësore te pika “II”;
3. Numrin e certifikatës që fillon me kodin e shtetit UN të shtetit në të cilin licenca KTA është lëshuar ose aplikuar dhe ndiqet nga një kod numrash dhe/ose shkronjash në numra Arabik dhe shkrim latin tek “III”;
4. Emrin e mbajtësit “IV”;
5. Kombësinë e mbajtësit “VI”;
6. Datën e lindjes së mbajtësit “XIV”;
7. Nënshkrimin e mbajtësit “VII”;
8. Kufizimet “XIII”;
9. Datën e skadencës së klasës 3 të certifikatës mjekësore “IX”;
10. Datën e ekzaminimit;
11. Datën e elektrokardiogramës së fundit;
12. Datën e audiogramës së fundit;
13. Datën e lëshimit dhe nënshkrimit të AME ose vlerësuesit mjekësor që ka lëshuar certifikatën mjekësore “X”;
14. Vulën.

b) Materiali: letra ose materiali tjetër i përdorur do të parandalojë ose të tregojë çdo ndryshim ose fshirje. Çdo shënim ose fshirje në formë do të autorizohet qartësisht nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar;

c) Gjuha: certifikatat mjekësore do të shkruhen në gjuhën kombëtare dhe në gjuhën angleze dhe në një gjuhë të tillë që Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar e mendon të përshtatshme.

Të gjitha datat në certifikatën mjekësore do të shkruhen në një format dd/mm/yyyy.

KTA.AR.F.010 Certifikata AME

Pasi ka verifikuar që AME është në pajtim me kërkesat e aplikueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të lëshojë, rivlefshmërojë, rinovojë ose ndryshojë certifikatën AME duke përdorur formën e vendosur në shtojcën 3 të aneksit II.

KTA.AR.F.015 Certifikata AeMC

Pasi ka verifikuar që AeMC është në pajtim me kërkesat e aplikueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të lëshojë ose ndryshojë certifikatën AeMC duke përdorur formën e vendosur në shtojcën 4 të aneksit II.

KTA.AR.F.020 Format aero-mjekësore

Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të sigurojë AME dhe AeMC me format për t’u përdorur për:

- a) formën e aplikimit për një certifikatë mjekësore; dhe
- b) raportin e ekzaminimit për aplikantët e klasës 3.

SHTOJCA 1 E ANEKSIT II
FORMATI PËR LICENCËN
LICENCA E KONTROLLORIT TË TRAFIKUT AJROR

Licenca e kontrollorit të trafikut ajror e lëshuar në përputhje me këtë Rregullore do të ketë specifikimet e mëposhtme:

a) Përmbajtja. Numri i njësisë do të printohet gjithmonë në lidhje me titullin e njësisë. Njësitë I deri në XI janë njësi ‘të përhershme’, dhe njësitë XII deri në XIV janë njësi ‘të ndryshueshme’ që mund të shfaqen në një pjesë të ndarë ose të ndashme të formës kryesore siç përshkruhet më poshtë. Çdo pjesë e ndarë ose e ndashme do të identifikohet qartësisht si pjesë e licencës.

1. Njësitë e përhershme:

I. Shteti që lëshon licencën;

II. Titulli i licencës;

III. Numri serial i licencës me kodin e shtetit të Kombeve të Bashkuara (KB) të Shtetit të lëshimit të licencës dhe e ndjekur nga “Licencë KTA (Student)” dhe një kod numrash dhe/ose shkronjash në numra Arabik dhe në shkrim latin;

IV. Emri i mbajtësit i plotë (në shkrim latin, edhe nëse shkrimi i gjuhës kombëtare është i ndryshëm nga ai latin);

IV.a Data e lindjes;

V. Adresa e mbajtësit, nëse kërkohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar;

VI. Kombësia e mbajtësit;

VII. Nënshkrimi i mbajtësit;

VIII. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar;

IX. Certifikata e vlefshmërisë dhe autorizimi për privilegjet e dhëna, duke përfshirë datat kur ato janë lëshuar së pari;

X. Nënshkrimi i nëpunësit që lëshon licencën dhe data e këtij lëshimi;

XI. Vula ose pulla e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar.

2. Njësitë e ndryshueshme:

XII. Kategoritë dhe miratimet me datat e skadencës;

XIII. Shënimet: miratimet e aftësisë gjuhësore; dhe

XIV. Çdo detaj tjetër i kërkuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Licenca do të shoqërohet nga një certifikatë e vlefshme mjekësore, përveç kur ushtrohen vetëm privilegjet STDI.

c) Materiali: letër e cilësisë së parë dhe/ose material tjetër i përshtatshëm, duke përfshirë kartat plastike, do të përdoren për të parandaluar ose treguar çdo ndryshim ose fshirje. Çdo hyrje ose fshirje në formë do të autorizohet qartësisht nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

d) Gjuha: licencat do të shkruhen në gjuhën angleze dhe, nëse kërkohet nga vendet anëtare, në gjuhën kombëtare dhe gjuhët e tjera siç mendohet e përshtatshme.

Emri dhe logoja e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar (Anglisht dhe çdo gjuhë e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar) BASHKIMI EVROPIAN (vetëm Anglisht) LICENCA E KONTROLLORIT TË TRAFIKUT AJROR (STUDENT) (Anglisht dhe çdo gjuhë e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar)	Kërkesat ² “Bashkimi Evropian” për t’u fshirë për vendet joanëtare të BE-së Madhësia e çdo faqeje do të jetë një e teta e A4.
---	--

² Kërkesat:

Faqet e referuara në udhëzimet se si Licenca KTA (Student) duhet të plotësohet janë menduar për përdorim nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ose vlerësuesi i autorizuar në mënyrë specifike për të rivlerësuar ose rinovuar miratimet e njësisë, lëshimet fillestare të kategorive, miratimet e kategorive, miratimet e gjuhës, miratimin e instruktorit dhe vlerësuesit, do të vendosen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar. Rivlerësimi ose rinovimi i miratimeve të njësisë do të vendoset nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ose nga vlerësuesit e autorizuar.

E lëshuar në përputhje me Rregulloren e Komisionit (BE) 2015/340 Kjo licencë është në përputhje me Standardet ICAO (Anglisht dhe çdo gjuhë e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar) EASA Forma 152 – lëshimi 1	
---	--

I	Shteti që e lëshon:	Kërkesat:
II	Titulli i licencës:	
III	Numri serial i licencës:	Numri serial i licencës do të fillojë gjithmonë me kodin e shtetit të Kombeve të Bashkuara të Shtetit të lëshimit të licencës të ndjekur nga “Licencë KTA (Student)”.
IV	Emri i plotë i mbajtësit:	
IVa	Data e lindjes:	Formati standard i datës duhet të përdoret, d.m.th. dita/muaji/viti i plotë (p.sh. 31.1.2010)
XIV	Vendi i lindjes:	
V	Adresa e mbajtësit, nëse kërkohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar: Rruga, qyteti, zona, kodi postar	
VI	Kombësia e mbajtësit:	Tregohet nga kodi i vendit të Kombeve të Bashkuara të Shtetit
VII	Nënshkrimi i mbajtësit:	
VIII	Autoriteti kompetent:	
X	Nënshkrimi i nëpunësit që lëshon licencën dhe data e lëshimit	
XI	Vula ose pulla e autoritetit kompetent të lëshimit	

IX	Vlefshmëria e privilegjeve: Mbjtësi ka të drejtën të ushtrojë privilegjet e kategorisë/ve dhe miratimit/ve të mëposhtëm, kur vleftësohet:		Kërkesat: Anglisht dhe çdo gjuhë e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar. Data e lëshimit të parë të një vlerësimi dhe/ose miratimi vlerësimi do të jetë data e përfundimit me sukses të trajnimit në lidhje me atë vlerësim dhe/ose miratim vlerësimi.
	Vlerësimi/et	Data e lëshimit të parë	
	Miratimi/et i kategorive	Data e parë e lëshimit	

XIIa Vlerësimet dhe miratimet me datat e skadencës

Mbajtësi ka të drejtën të ushtrojë privilegjet e vlerësimit/ve të mëposhtëm dhe miratimit/ve të vlerësimit në njësinë/të e shërbimit të trafikut ajror për të cilën miratimi i njësisë aktuale mbahet siç detajohet më poshtë, vetëm nëse mbajtësi ka një certifikatë mjekësore të vlefshme:

Sektori/pozicioni (*)	Vlerësimi/miratimi	Data e skadencës (*)	Nënshkrimi/vula e autoritetit ose numri i licencës dhe nënshkrimi i vlerësuesit

Faqe 5

XIIb	Miratime të tjera: Mbajtësi ka të drejtën të ushtrojë privilegjet e miratimit/ve të mëposhtëm		Kërkesat: N/A
	OJTI/ITVP/STDI/Miratimi i vlerësuesit	Data e skadencës	
XIII	Shënimet: Miratimi i aftësisë gjuhësore: [ëgjuha/niveli/data e skadencës]		Miratimi i aftësisë gjuhësore, niveli dhe data e skadencës do të përfshihen. Të gjitha informacionet shtesë të licencimit për t'u përfshirë këtu.

Shkurtime

Kategoritë e kontrollorit të trafikut ajror		Kërkesa: N/A
ADV	Kontrolli Vizual i Aerodromit	
ADI	Kontrolli i Aerodromit me Instrument	
APP	Kontrolli Procedural i Afrimit	
APS	Kontrolli Afrimit me Survejim	
ACP	Kontrolli Procedural i Hapësirës	
ACS	Kontrolli i Hapësirës me Survejim	
Miratimet e kategorive		
AIR	Kontrolli Ajror	
GMC	Kontrolli i Lëvizjeve në Tokë	
TWR	Kontrolli i Kullës	
GMS	Survejimi i Lëvizjeve në Tokë	
RAD	Radari	
PAR	Radari i Afrimit me Precizion	
SRA	Survejim i Afrimit me Radar	
TCL	Kontrolli i Zonës Fundore	
OCN	Kontrolli Oqeanik	
Miratimet e licencës		
OJTI/ITVP	Instruktori i trajnimit në vendin e punës	
STDI	Instruktori i pajisjes trajnuese sintetike	
ASSESSOR	Vlerësuesi	

SHTOJCA 2 E ANEKSIT II
CERTIFIKATA PËR ORGANIZATAT E TRAJNIMIT TË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT
AJROR (KTA TO)

Shteti³
Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

CERTIFIKATA E ORGANIZATAVE TË TRAJNIMIT TË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT
AJROR

[NUMËR/REFERENCË E CERTIFIKATËS]

Sipas kësaj rregulloreje dhe sipas kushteve të specifikuara më poshtë, [Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar] vërteton përmes kësaj që

[EMRI I ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT]
[ADRESA E ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT]

Si një pjesë KTA.OR certifikon organizatën e trajnimit me privilegjin për të ofruar trajnimin e pjesës KTA siç listohet në miratimin e trajnimit bashkëngjitur.

Termat e miratimit dhe privilegjet:

Kjo certifikatë kufizohet në privilegjet dhe qëllimin e ofrimit të trajnimit siç listohet në miratimin e trajnimit bashkëngjitur.

Kjo certifikatë është e vlefshme për sa kohë organizata e certifikuar qëndron në përputhje me Pjesën KTA.OR, Pjesën KTA dhe rregullore të tjera të aplikueshme.

Në përputhje me termat e mësipërm të miratimit dhe privilegjet, kjo certifikatë do të jetë e vlefshme përveç kur certifikata dorëzohet, zëvendësohet, kufizohet, pezullohet ose revokohet.

Data e lëshimit

Nënshkruar:

[Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar]

EASA Forma 153 – lëshimi 1, faqe 1/2

CERTIFIKATA PËR ORGANIZATËN E TRAJNIMIT TË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT
AJROR
MIRATIMI I TRAJNIMIT

Bashkëngjitur numri i certifikatës KTA TO:

[NUMËR/REFERENCË E CERTIFIKATËS]
[EMRI I ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT]

ka marrë privilegjet për të ofruar dhe kryer trajnimin e mëposhtëm në përputhje me pjesën KTA

LLOJI/ET I TRAJNIMIT			
Lloji i trajnimit	Kursi	Miratimet e vlerësimit ⁴	Shënime ⁵

⁴ Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të specifikojë miratimet e vlerësimit sipas KTA.B.015 për të cilin trajnimi ofrohet,

☐ Trajnimi fillestar KTA	☐ Trajnimi bazë	Nuk aplikohet	
	☐ Trajnimi i kategorisë		
☐ Trajnimi i njësisë KTA	 ⁶		
☐ Trajnimi i vazhdueshëm KTA	☐ Trajnimi rifreskues për KTA	Nuk aplikohet	
	☐ Trajnimi i konvertimit KTA ⁷	Nuk aplikohet	
☐ Trajnimi i instruktorit praktik	Nuk aplikohet	Nuk aplikohet	
☐ Trajnimi i vlerësuesit	Nuk aplikohet	Nuk aplikohet	

Miratimi i kursit të trajnimit është i vlefshëm për sa kohë që:

- certifikata KTA TO nuk është dorëzuar, zëvendësuar, kufizuar, pezulluar ose revokuar; dhe
- të gjitha operimet janë kryer në pajtim me pjesën KTA.OR, pjesën KTA, rregullore të tjera të aplikueshme dhe, sipas rastit, me procedurat në dokumentacionin e organizatës siç kërkohet nga pjesa KTA.OR.

Data e lëshimit:

Nënshkruar: [Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar]

Për vendin anëtar/EASA

EASA Forma 153 – lëshimi 1, faqe 2/2

SHTOJCA 3 E ANEKSIT II CERTIFIKATA PËR EKZAMINUESIT AERO-MJEKËSORË (AME)⁸

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

CERTIFIKATA E EKZAMINUESIT AERO-MJEKËSOR

CERTIFIKATË [NUMËR/REFERENCË]

Sipas kësaj rregulloreje dhe sipas kushteve të specifikuara më poshtë [Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar] vërteton se

[EMRI I EKZAMINUESIT AERO-MJEKËSOR]
[ADRESA E EKZAMINUESIT AERO-MJEKËSOR]

Është ekzaminues aero-mjekësor

KUSHTET

- Kjo certifikatë kufizohet në privilegjet e specifikuara në dokumentin bashkëngjitur kësaj certifikate AME.
- Kjo certifikatë kërkon përputhje me rregullat dhe procedurat zbatuese të specifikuara në pjesën MED dhe/ose KTA.MED sipas rastit.
- Kjo certifikatë do të jetë e vlefshme për një periudhë trevjeçare deri me [xx/yy/yyyy]⁹ sipas përputhshmërisë me kërkesat e pjesës MED dhe/ose pjesës KTA.MED sipas rastit përveç nëse ajo dorëzohet, zëvendësohet, kufizohet, pezullohet ose revokohet.

Data e lëshimit

Nënshkrimi: [Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar]

CERTIFIKATA PËR EKZAMINUESIT AERO-MJEKËSORË (AME)

Bashkëngjitur numri i certifikatës AME:

sipas rastit.

⁵ Kur është e nevojshme.

⁶ Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të specifikojë miratimet e njësisë për të cilin trajnimi ofrohet, sipas rastit.

⁷ Jo trajnim i përgjithshëm: i ofruar mbi bazë *ad hoc* duke ndjekur një miratim specifik nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

⁸ EASA Forma 148 – Lëshimi 1

⁹ Data e skadencës: dita/muaji/viti.

PRIVILEGJET DHE QËLLIMI

[Emri dhe titulli akademik i ekzaminuesit aero-mjekësor] ka marrë privilegjin për të ndërmarrë ekzaminimet dhe vlerësimet aero-mjekësore për lëshimin e certifikatave mjekësore siç përcaktohet në tabelën më poshtë dhe për të lëshuar këto certifikata mjekësore për:

LAPL	[po/data]
Klasa 2	[po/data]
Klasa 1 rivlerësim/rinovim	[po/data]/ [jo]
Klasa 3 rivlerësim/rinovim	[po/data]/ [jo]

Data e lëshimit

Nënshkrimi: [Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar]

SHTOJCA 4 E ANEKSIT II CERTIFIKATA PËR QENDRAT AERO-MJEKËSORE (AeMC)¹⁰

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

CERTIFIKATA E QENDRËS AERO-MJEKËSORE

REFERENCE

Sipas kësaj rregulloreje dhe sipas kushteve të specifikuara më poshtë [Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar] vërteton që:

[EMRI I ORGANIZATËS]
[ADRESA E ORGANIZATËS]

si një pjesë ORA certifikon qendrën aero-mjekësore me privilegjet dhe objektin e aktiviteteve siç listohen në termat bashkëngjitur miratimit.

KUSHTET

1. Kjo certifikatë kufizohet në objektin e seksionit të miratimit të manualit të organizatës së miratuar.
2. Kjo certifikatë kërkon përputhje me procedurat e specifikuara në dokumentacionin e organizatës siç kërkohet nga pjesa ORA.
3. Kjo certifikatë do të jetë e vlefshme sipas përputhshmërisë me kërkesat e Pjesës ORA përveç nëse ajo dorëzohet, zëvendësohet, kufizohet, pezullohet ose revokohet.

Data e lëshimit

Nënshkrimi: [Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar]

¹⁰ EASA Forma 146 – Lëshimi 1

ANEKSI III

PJESA KTA.OR KËRKESAT PËR ORGANIZATAT E TRAJNIMIT TË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR DHE QENDRAT AERO-MJEKËSORE

NËNPJESA A KËRKESAT E PËRGJITHSHME

KTA.OR.A.001 Qëllimi

Kjo Pjesë, e përcaktuar në këtë aneks, vendos kërkesat e aplikueshme për organizatat e trajnimit të kontrollorit të trafikut ajror dhe qendrat aero-mjekësore me qëllim për të marrë dhe mbajtur një certifikatë në përputhje me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror” dhe këtë Rregullore.

NËNPJESA B KËRKESAT PËR ORGANIZATAT E TRAJNIMIT TË KONTROLLOREVE TË TRAFIKUT AJROR

KTA.OR.B.001 Aplikimi për certifikatë të organizatës së trajnimit

a) Aplikimet për një certifikatë të organizatës trajnuese do t'i paraqiten Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar në kohën e duhur për të lejuar që Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar të vlerësojë aplikimin. Aplikimi do të paraqitet në përputhje me procedurën e vendosur nga ky autoritet.

b) Aplikantët për një certifikatë fillestare duhet t'i tregojnë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar se si ata pajtohen me kërkesat e përcaktuara në udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror” dhe me këtë Rregullore. Një aplikim për një certifikatë të organizatës së trajnimit duhet të përfshijë informacionet e mëposhtme:

1. emrin dhe adresën e aplikantit;
2. adresën/at e vendit/ve të operimit (duke përfshirë, sipas rastit, listën e njërive ATC) nëse është e ndryshme nga adresa e aplikantit në pikën “a”;
3. emrat dhe detajet e kontaktit të:
 - i. menaxherit përgjegjës;
 - ii. drejtuesit të organizatës së trajnimit, nëse është i ndryshëm nga pika “i”;
 - iii. personave të caktuar nga organizata e trajnimit si pika kryesore për komunikimin me Autoritetin në Aviacionit Civil shqiptar;
4. datën e mbarimit të aktivitetit ose ndryshimit;
5. një listë të llojeve të trajnimit për t'u ofruar dhe së paku një kurs trajnimi nga secili lloj i trajnimit që mendohet të ofrohet;
6. deklaratën e pajtueshmërisë me kërkesat e aplikueshme e cila do të nënshkruhet nga menaxheri drejtues, duke deklaruar pajtueshmërinë e organizatës trajnuese me kërkesat në çdo kohë;
7. proceset e menaxhimit të sistemit; dhe
8. datën e aplikimit.

KTA.OR.B.005 Mjetet e pajtueshmërisë

a) Mjetet alternative të pajtueshmërisë me AMC-në e miratuar nga Agjencia mund të përdoren nga një organizatë për të vendosur pajtueshmërinë me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror” dhe me këtë Rregullore.

b) Kur një organizatë dëshiron të përdorë mjetet alternative të aplikimit, ajo, para se t'i zbatojë ato, duhet t'i ofrojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar një përshkrim të plotë të mjeteve alternative të pajtueshmërisë. Përshkrimi do të përfshijë çdo ndryshim në manualët ose procedurat që mund të jenë relevante, si dhe një vlerësim që tregon pajtueshmërinë me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror” dhe me këtë Rregullore.

c) Organizata mund t'i zbatojë këto mjete alternative të pajtueshmërisë që i nënshtrohen miratimit paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dhe pas marrjes së njohfimit siç parashikohet në

KTA.AR.A.015(d).

KTA.OR.B.010 Kushtet e miratimit dhe privilegjet e një certifikatë të organizatës së trajnimit

a) Organizatat e trajnimit do të përputhen me objektin dhe privilegjet e përcaktuara në kushtet e miratimit bashkëngjitur certifikatës së organizatës.

b) Për të siguruar që kërkesat e zbatueshme në nënpjesën D të aneksit 1 (pjesa KTA) janë përmbushur, privilegji për të ofruar trajnimin e njësisë dhe të vazhdimësisë do t'i jepet vetëm organizatave trajnuese të cilat:

1. mbajnë një certifikatë për ofrimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror; ose
2. kanë përfunduar një marrëveshje specifike me ofruesin e ATC-së.

KTA.OR.B.015 Ndryshimet në organizatën e trajnimit

a) Ndryshimet në organizatë që prekin certifikatën ose kushtet e miratimit të organizatës trajnuese ose çdo element përkatës të sistemeve të menaxhimit të organizatës trajnuese do të kërkojnë miratimin paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Organizata trajnuese do të bjerë dakord me autoritetin e saj kompetent mbi ndryshimet që kërkojnë miratimin paraprak përveç atyre të specifikuara në pikën "a".

c) Për çdo ndryshim që kërkon miratimin paraprak në përputhje me pikat "a" dhe "b", organizata trajnuese do të aplikojë dhe do të marrë një miratim të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar. Aplikimi do të paraqitet para se ndryshimi të ndodhë me qëllim për t'i mundësuar Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar përcaktimin e pajtueshmërisë së vazhdueshme me këtë Rregullore dhe për të ndryshuar, nëse është e nevojshme, certifikatën e organizatës trajnuese dhe kushtet përkatëse të miratimit bashkëngjitur saj.

Organizatrat trajnuese do t'i ofrojnë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar të gjithë dokumentacionin përkatës.

Ndryshimi do të zbatohet vetëm pas marrjes së miratimit formal nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar në përputhje me KTA.AR.E.010.

Organizatrat trajnuese do të operojnë nën kushtet e parashikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar gjatë ndryshimeve të tilla, siç aplikohet.

d) Ndryshimet në elementët e referuar në pikën "a" për shkak të rrethanave të paparashikuara do t'i njoftohen Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar pa vonesë me qëllim për të marrë miratimin sipas nevojës.

e) Të gjitha ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak do të menaxhohen dhe do t'i njoftohen Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar siç përcaktohet në procedurën e miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar në përputhje me KTA.AR.E.010.

f) Organizatat trajnuese do të njoftojnë Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar kur ata pushojnë aktivitetet e tyre.

KTA.OR.B.020 Vlefshmëria e vazhdueshme

a) një certifikatë e organizatës trajnuese do të mbetet e vlefshme me kusht që certifikata nuk dorëzohet ose revokohet dhe me kusht që organizata trajnuese mbetet në përputhje me kërkesat e udhëzimit nr. 3, datë 13.3.2015, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil, në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror", duke marrë parasysh dispozitat që lidhen me trajtimin e gjetjeve në përputhje me KTA.OR.B.030.

b) Certifikata do t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar pa vonesë pas anulimit të saj ose pushimit të të gjitha aktiviteteve.

KTA.OR.B.025 Aksesimi në facilitetet dhe të dhënat e organizatës trajnuese

Organizatrat trajnuese dhe aplikantët për certifikatat e organizatave trajnuese do të lejojnë aksesin e çdo personi të autorizuar nga ose që vepron në emër të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar në ambientet përkatëse me qëllim për të ekzaminuar rekordet e kërkuara, të dhënat, procedurat dhe çdo material tjetër që lidhet me ekzekutimin e detyrave të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar.

KTA.OR.B.030 Gjetjet

Pas marrjes së gjetjeve të lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar në përputhje me KTA.AR.E.015, organizata trajnuese, do të:

- a) identifikojë shkakun rrënjësor të gjetjes;
- b) përcaktojë një plan veprimi korrigjues; dhe
- c) tregojë zbatimin e veprimit korrigjues për të plotësuar kërkesat e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar brenda periudhës së rënë dakord me këtë autoritet siç përcaktohet në KTA.AR.E.015.

KTA.OR.B.035 Reagimi i menjëhershëm për një problem parrezikshmërie

Organizata trajnuese do të zbatojë çdo masë parrezikshmërie të urdhëruar nga Autoritetit të Aviacionit

Civil shqiptar në përputhje me KTA.AR.C.001(a)(3) për aktivitetet e organizatës trajnuese.

KTA.OR.B.040 Raportimi i ngjarjeve

a) Organizatat trajnuese që ofrojnë trajnim në vendin e punës do t'i raportojnë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar dhe çdo organizatë tjetër të kërkuar nga Shteti, çdo aksident, incident serioz dhe ngjarje siç përcaktohet në urdhrin e ministrit për integrimin në një qendër të përbashkët të informacionit rreth ngjarjeve në Aviacionin Civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara, që rrjedhin nga aktiviteti i tyre trajnues.

b) Raportet duhet të bëhen sa më shpejt që të jetë e mundur, por në çdo rast brenda 72 orëve që organizata trajnuese identifikon ngjarjen me të cilën raporti lidhet, përveç nëse rrethana përjashtimore e ndalojnë këtë.

c) Sipas rastit, organizata trajnuese do të përgatisë një raport ndjekjeje për të siguruar detajet e veprimeve që ajo synon të marrë për të parandaluar ndodhi të ngjashme në të ardhmen, sapo këto veprime të identifikohen.

d) Pa cenuar urdhrin e ministrit për integrimin në një qendër të përbashkët të informacionit rreth ngjarjeve në Aviacionin Civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara, raportet e referuara në pikat "a", "b" dhe "c" do të bëhen në një formë dhe mënyrë të vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dhe do të përmbajnë të gjitha informacionet përkatëse rreth gjendjes së organizatës trajnuese.

NËNPJESA C

MENAXHIMI I ORGANIZATAVE TË TRAJNIMIT TË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

KTA.OR.C.001 Sistemi i menaxhimit të organizatave të trajnimit

Organizatat e trajnimit do të krijojnë, zbatojnë dhe ruajnë një sistem menaxhimi që përfshin:

a) Linjat e përgjegjësisë dhe llogaridhënies të përcaktuara qartë në të gjithë organizatën, duke përfshirë përgjegjësinë e drejtpërdrejtë të parrezikshmërisë së menaxherit përgjegjës;

b) një përshkrim të parimeve të përgjithshme të organizatës në lidhje me parrezikshmërinë, të referuara si polica e sigurisë;

c) identifikimin e rreziqeve të parrezikshmërisë së aviacionit të shkaktuara nga aktivitetet e organizatës trajnuese, vlerësimin e tyre dhe menaxhimin e rreziqeve përkatëse, duke përfshirë veprimet për të lehtësuar rrezikun dhe për të verifikuar efektivitetin e tyre;

d) mbajtjen e personelit të trajnuar dhe kompetent për të kryer detyrat e tyre;

e) dokumentacionin e të gjithë proceseve kyçe të sistemit të menaxhimit, duke përfshirë një proces për ndërgjegjësimin e personelit për përgjegjësitë e tyre dhe procedurën për ndryshimin e këtij dokumentacioni;

f) një funksion për të monitoruar përputhshmërinë e organizatës me kërkesat përkatëse. Monitorimi i përputhshmërisë do të përfshijë një sistem mbledhje informacioni për menaxherin përgjegjës për gjetjet, për të siguruar zbatimin efektiv të veprimeve korrigjuese sipas nevojës;

g) sistemi i menaxhimit do të jetë proporcional me madhësinë e organizatës dhe aktivitetet e saj, duke marrë parasysh rreziqet dhe kërcënimet që lidhen me këto aktivitete.

KTA.OR.C.005 Aktivitetet e kontraktuara

a) Organizatat trajnuese do të sigurojnë që kur kontraktojnë ose blejnë pjesë të aktiviteteve të tyre, aktiviteti i kontraktuar ose i blerë ose pjesë e aktivitetit është në përputhje me kërkesat e aplikueshme.

b) Kur një organizatë trajnuese kontraktton një pjesë të aktivitetit të saj për një organizatë që nuk është certifikuar në përputhje me këtë Rregullore për të kryer një aktivitet të tillë, organizata e kontraktuar do të punojë nën kushtet e miratimit që përmbahet në certifikatën e lëshuar për organizatën trajnuese kontraktuese. Organizata trajnuese kontraktuese do të sigurojë që Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar t'i jepet akses në organizatën e kontraktuar për të vendosur pajtueshmërinë e vazhdueshme me kërkesat e aplikueshme.

KTA.OR.C.010 Kërkesat për personelin

a) Organizatat trajnuese do të caktojnë një menaxher përgjegjës.

b) Një person ose disa persona do të caktohen nga organizata trajnuese me përgjegjësinë e trajnimit. Këta persona do të jenë përgjegjës në emër të menaxherit përgjegjës.

c) Organizatat trajnuese do të kenë personel të mjaftueshëm të kualifikuar për detyrat dhe aktivitetet e planifikuara për t'u kryer në përputhje me kërkesat e zbatueshme.

d) Organizatat trajnuese do të ruajnë rekordet e instruktorëve teorik me kualifikimet e tyre profesionale përkatëse, njohuritë dhe eksperiencën e përshtatshme dhe demonstrimin e tyre, vlerësimin e teknikave

udhëzuese dhe subjektet që ata kanë të drejtën të mësojnë.

e) Organizatat trajnuese do të vendosin një procedurë për të ruajtur kompetencën e instruktorëve teorik.

f) Organizatat trajnuese do të sigurojnë që instruktorët praktikë dhe vlerësuesit të përfundojnë me sukses trajnimin rifreskues me qëllim për të rivlefshmëruar miratimin përkatës.

g) Organizatat trajnuese do të ruajnë rekordet e personave të kualifikuar për vlerësimin e kompetencës së instruktorëve praktikë dhe kompetencës së vlerësuesve, në përputhje me KTA.C.045, me miratimet e tyre përkatëse.

KTA.OR.C.015 Facilitetet dhe pajisjet

a) Organizatat trajnuese do të kenë facilitete që lejojnë kryerjen dhe menaxhimin e të gjitha detyrave të planifikuara dhe aktiviteteve në përputhje me këtë Rregullore.

b) Organizata trajnuese do të sigurojë që pajisjet e trajnimit sintetik përputhen me specifikimet e aplikueshme dhe kërkesat e përshtatshme për detyrën.

c) Gjatë instruksionit të trajnimit në vendin e punës, organizata trajnuese do të sigurojë që instruktori ka ekzaktesisht të njëjtat informacione si personi që ndërmerr OJT dhe mjetet për të ndërhyrë menjëherë.

KTA.OR.C.020 Mbajtja e rekordeve

a) Organizatat trajnuese do të mbajnë të gjitha rekordet e detajuara të personave që marrin përsipër ose kanë marrë përsipër trajnimin për të treguar që të gjitha kërkesat e kurseve të trajnimit janë përmbushur.

b) Organizatat trajnuese do të krijojnë dhe mbajnë një sistem për regjistrimin e kualifikimeve profesionale dhe vlerësimeve të teknikave udhëzuese të instruktorëve dhe vlerësuesve, si dhe subjektet që ata kanë të drejtën të mësojnë, sipas rastit.

c) Rekordet e kërkuara në pikat “a” dhe “b” do të mbahen për një periudhë minimale prej pesë vjetësh duke iu nënshtruar ligjit kombëtar të zbatueshëm të mbrojtjes së të dhënave:

1. pasi personi që ka ndërmarrë trajnimin të ketë përfunduar kursin; dhe

2. pasi instruktori ose vlerësuesi heq dorë së kryeri një funksion për organizatën trajnuese, siç aplikohet.

d) Procesi i arkivimit duke përfshirë formatin e rekordeve do të specifikohet në sistemin e menaxhimit të organizatës trajnuese.

e) Rekordet do të ruhen në një mënyrë të sigurt.

KTA.OR.C.025 Financimi dhe sigurimet

Organizatat trajnuese do të tregojnë që kanë financim të mjaftueshëm në dispozicion të trajnimit sipas kësaj Rregulloreje dhe që aktivitetet kanë mbulim sigurimi të mjaftueshëm në përputhje me natyrën e trajnimit të ofruar dhe të gjitha aktivitetet janë kryer në përputhje me këtë Rregullore.

NËNPJESA D

KËRKESAT PËR KURSET E TRAJNIMIT DHE PLANET E TRAJNIMIT

KTA.OR.D.001 Kërkesat për kurset e trajnimit dhe planet e trajnimit

Organizatat trajnuese do të zhvillojnë:

a) planet e trajnimit dhe kurset e trajnimit të lidhura me llojin e trajnimit të ofruar në përputhje me kërkesat e përcaktuara në aneksin 1 (pjesa KTA), nënpjesa D;

b) subjektet, objektivat, temat dhe nëntemat për miratimet e kategorive në përputhje me kërkesat e përcaktuara në aneksin 1 (pjesa KTA);

c) metodat e vlerësimeve në përputhje me KTA.D.090 (a) (3) dhe KTA.D.095 (a)(3).

KTA.OR.D.005 Rezultatet e ekzaminimit, vlerësimit dhe certifikatat

a) Organizata trajnuese do të vërë në dispozicion të aplikantit rezultatet e tij të ekzaminimeve dhe vlerësimeve dhe, pas kërkesës së aplikantit, do të lëshojë një certifikatë me rezultatin e tij të ekzaminimeve dhe vlerësimeve.

b) Pas përfundimit me sukses të trajnimit fillestar ose të trajnimit të kategorisë për lëshimin e një vlerësimi shtesë, organizata trajnuese do të lëshojë një certifikatë.

c) një certifikatë e përfundimit të trajnimit bazik do të lëshohet vetëm me kërkesë të aplikantit nëse të gjitha subjektet, temat dhe nëntemat e përmbajtura në shtojcën 2 të aneksit I janë përfunduar dhe aplikanti ka kaluar me sukses ekzaminimet dhe vlerësimet përkatëse.

NËNPJESA E

KËRKESAT PËR QENDRAT AERO-MJEKËSORE

KTA.OR.E.001 Qendrat aero-mjekësore

Qendrat aero-mjekësore (AeMC) do të aplikojnë dispozitat e nënpjesëve OR.A.GEN dhe OR.A.AeMC

të aneksit VII të urdhrit të ministrit nr. 250, datë 12.9.2014 “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil sipas parashikimeve të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, me:

- a) të gjitha referencat e klasës 1 për t'u zëvendësuar me klasën 3; dhe
- b) të gjitha referencat e pjesës MED për t'u zëvendësuar me pjesën KTA.MED.

ANEKSI IV

PJESA KTA.MED

KËRKESAT MJEKËSORE PËR KONTROLLORËT E TRAFIKUT AJROR

NËNPJESA A

KËRKESAT E PËRGJITHSHME

Seksioni 1

Të përgjithshme

KTA.MED.A.001 Autoriteti kompetent

Për qëllim të kësaj pjese, autoriteti kompetent do të jetë:

a) për qendrat aero-mjekësore (AeMC):

- 1. autoriteti i caktuar nga vendi ku AeMC ka vendin e tij kryesor të biznesit;
- 2. Agjencia, kur AeMC ndodhet në një vend të tretë.

b) për ekzaminuesit aero-mjekësor (AME):

- 1. autoriteti i caktuar nga vendi ku AME kanë vendin e tyre kryesor të praktikës;
- 2. nëse vendi kryesor i praktikës së një AME ndodhet në një vend të tretë, autoriteti i caktuar nga vendi në të cilin AME aplikon për lëshimin e certifikatës.

KTA.MED.A.005 Qëllimi

Kjo pjesë, e përcaktuar në këtë aneks, vendos kërkesat për:

a) lëshimin, vlefshmërinë, rivlefshmërinë dhe rinovimin e certifikatës mjekësore të kërkuar për ushtrimin e privilegjeve të një licence të kontrollorit të trafikut ajror ose një licencë të student-kontrollorit të trafikut ajror me përjashtim të instruktorit të pajisjes trajnuese sintetike; dhe

b) certifikimin e AME për të lëshuar certifikatat mjekësore të klasës 3.

KTA.MED.A.010 Përkufizimet

a) “Konkluzion mjekësor i akredituar” nënkupton konkluzionin e arritur nga një ose më shumë ekspertë mjekësorë të pranueshëm për Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar, mbi bazën e kriterëve objektive dhe jodiskriminuese, në konsultim me ekspertët operacional ose ekspertë të tjerë sipas nevojës dhe duke përfshirë një vlerësim të rrezikut operacional.

b) “Vlerësim aerob-mjekësor” nënkupton konkluzionin mbi përshtatshmërinë mjekësore të një aplikonit bazuar mbi vlerësimin e historisë mjekësore të aplikantit dhe ekzaminimeve aero-mjekësore siç kërkohet në këtë pjesë dhe ekzaminimet dhe testet mjekësore të mëtejshme sipas nevojës;

c) “Ekzaminimi aero-mjekësor” nënkupton inspektimin, preken, perkusionin, dëgjimin dhe çdo mjet tjetër të investigimit veçanërisht për vendosjen e përshtatshmërisë mjekësore për të ushtruar privilegjet e licencës.

d) “Specialisti i syrit” nënkupton një okulist ose një specialist të kujdesit të syrit të kualifikuar në optometri dhe të trajnuar për të njohur gjendjet patologjike;

e) “Investigim” nënkupton vlerësimin e një gjendje patologjike të dyshuar të një aplikanti me anë të ekzaminimeve dhe testeve për të verifikuar praninë ose mungesën e një gjendjeje mjekësore;

f) “Autoriteti licencues” nënkupton autoritetin kompetent që ka lëshuar licencën, ose tek i cili personi aplikon për lëshimin e një licence, ose, kur një person nuk ka aplikuar ende për lëshimin e një licence, autoriteti kompetent në përputhje me këtë Pjesë;

g) “Kufizimi” nënkupton një kusht të vendosur në certifikatën mjekësore që duhet të përmbushet ndërsa ushtrohen privilegjet e licencës;

h) “Gabimi refraktiv” nënkupton devijimin nga emetropia e matur në dioptri në pjesën më të madhe të meridianit ametropik, të matur nga metodat standarde;

i) “Domethënës” nënkupton një shkallë të gjendjes mjekësore, efekti i së cilës do të ndalonte ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

KTA.MED.A.015 Konfidencialiteti mjekësor

Të gjithë personat e përfshirë në ekzaminimin aero-mjekësor, vlerësimin aero-mjekësor dhe certifikimin

do të sigurojnë që konfidencialiteti mjekësor respektohet në çdo kohë.

KTA.MED.A.020 Rënie e gjendjes shënde-tësore

a) Mbjatësit e licencës nuk do të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre në çdo kohë kur ata:

1. janë të vetëdijshëm për çdo reduktim të gjendjes së tyre mjekësore, që mund të bëjë që ato të mos jenë në gjendje të ushtrojnë ato privilegje;

2. marrin ose përdorin çdo mjekim të parashikuar ose jo që ka gjasa të ndërhyjë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës;

3. marrin çdo trajtim mjekësor, kirurgjik ose tjetër që ka gjasa të ndërhyjë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

b) Veç kësaj, mbjatësit e një certifikatë mjekësore të klasës 3, pa asnjë vonesë dhe para ushtrimit të privilegjeve të licencës së tyre, do të kërkojnë këshillim aero-mjekësor kur ata:

1. kanë kaluar një operacion kirurgjikal ose procedurë invazive;

2. kanë filluar përdorimin e rregullt të çdo mjekimi;

3. kanë vuajtur nga çdo dëmtim personal i konsiderueshëm që përfshin çdo paaftësi për të ushtruar privilegjet e licencës;

4. kanë vuajtur nga çdo sëmundje e konsiderueshme që përfshin çdo paaftësi për të ushtruar privilegjet e licencës;

5. janë shtatzënë;

6. janë shtruar në spital ose klinikë mjekësore;

7. kanë kërkuar më parë lente korrigjuese.

Në këto raste AeMC ose AME do të vlerësojë gjendjen mjekësore të mbjatësit të licencës ose student-kontrollorit të trafikut ajror dhe do të vendosë nëse ata janë të përshtatshëm për të rimarrë ushtrimin e këtyre privilegjeve.

KTA.MED.A.025 Detyrimet e AeMC dhe AME

a) Kur kryen ekzaminimet dhe vlerësimet aero-mjekësore siç kërkohet në këtë pjesë, AeMC ose AME do të:

1. sigurojë që komunikimi me aplikantin mund të vendoset pa barrierë gjuhësore;

2. ndërgjegjësojë aplikantin për pasojat e kryerjes së deklaratave të paplota, të pasakta ose të rreme mbi historinë e tij mjekësore;

3. njoftojë autoritetin licencues nëse aplikanti ofron deklaratë të paplota, të pasakta ose të rreme mbi historinë e tij mjekësore;

4. njoftojë autoritetin licencues nëse aplikanti tërheq aplikimin për një certifikatë mjekësore në çdo fazë të procesit.

b) Pas përfundimit të ekzaminimeve dhe vlerësimeve aero-mjekësore, AeMC dhe AME do të:

1. njoftojë aplikantin nëse është i përshtatshëm ose i papërshtatshëm ose do t'ia referojë autoritetit licencues;

2. informojë aplikantin mbi çdo kufizim të vendosur në certifikatën mjekësore; dhe

3. nëse aplikanti është vlerësuar si i papërshtatshëm, ta informojë mbi të drejtën e tij/saj për një rishikim të vendimit; dhe

4. t'i paraqesë pa vonesë autoritetit licencues një raport të nënshkruar ose elektronikisht të autentifikuar që përmban rezultatet e detajuara të ekzaminimit dhe vlerësimit aero-mjekësor për certifikatën mjekësore dhe një kopje të formës së aplikimit, formës së ekzaminimit dhe certifikatës mjekësore; dhe

5. informojë aplikantin mbi përgjegjësinë e tij në rast të reduktimit të përshtatshmërisë mjekësore siç specifikohet në KTA.MED.A.020.

c) AeMC dhe AME do të mbajnë rekordet me detajet e ekzaminimeve dhe vlerësimeve aero-mjekësore të kryera në përputhje me këtë pjesë dhe rezultatet e tyre për një periudhë minimale prej 10 vjetësh ose për një periudhë siç vendoset nga legjislacioni kombëtar nëse është më e gjatë.

d) AeMC dhe AME do t'i dorëzojnë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, pas kërkesës, të gjitha rekordet dhe raportet aero-mjekësore dhe çdo informacion përkatës kur kërkohen për:

1. certifikatën mjekësore; dhe

2. funksionet e mbikëqyrjes.

Seksioni 2
Kërkesat për certifikatat mjekësore

KT.A.MED.A.030 Certifikatat mjekësore

a) Aplikantët dhe mbajtësit e një licence të kontrollorit të trafikut ajror ose licencë të student-kontrollorit të trafikut ajror do të mbajnë një certifikatë mjekësore të klasës 3.

b) Një mbajtës licence në çdo kohë nuk do të mbajë më shumë se një certifikatë mjekësore të lëshuar në përputhje me këtë pjesë.

KT.A.MED.A.035 Aplikimi për një certifikatë mjekësore

a) Aplikimet për një certifikatë mjekësore do të bëhen në një format të vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Aplikantët për një certifikatë mjekësore duhet t'i tregojnë AeMC ose AME-së:

1. dëshminë e identitetit të tyre;

2. një deklaratë të nënshkruar:

i. të fakteve mjekësore që kanë të bëjnë me historinë e tyre mjekësore;

ii. nëse kanë aplikuar më parë për një certifikatë mjekësore ose kanë kaluar një ekzaminim aero-mjekësor për një certifikatë mjekësore dhe nëse është kështu nga kush dhe me çfarë rezultati;

iii. nëse janë vlerësuar ndonjëherë si të papërshtatshëm ose kanë një certifikatë mjekësore të pezulluar ose revokuar.

c) Kur aplikojnë për një rivlefshmëri ose rinovim të certifikatës mjekësore, aplikantët do të paraqesin certifikatën mjekësore më të fundit për AeMC ose AME para ekzaminimeve përkatëse aero-mjekësore.

KT.A.MED.A.040 Lëshimi, rivlefshmëria dhe rinovimi i certifikatave mjekësore

a) një certifikatë mjekësore do të lëshohet, rivlefshmërohet ose rinovohet vetëm pasi ekzaminimet dhe vlerësimet aero-mjekësore janë përfunduar dhe aplikanti është vlerësuar si i shëndetshëm.

b) Lëshimi fillestar:

Certifikatat mjekësore fillestare të klasës 3 do të lëshohen nga një AeMC.

c) Rivlefshmëria dhe rinovimi:

Certifikatat mjekësore të klasës 3 do të rivlefshmërohen ose rinovohen nga një AeMC ose një AME.

d) AeMC ose AME do të lëshojë, rivlefshmërojë ose rinovojë një certifikatë mjekësore nëse:

1. aplikanti i ka ofruar atyre një histori mjekësore të plotë dhe, nëse kërkohet nga AeMC ose AME, rezultatet e ekzaminimeve dhe testeve aero-mjekësore të kryera nga mjeku i aplikantit ose çdo specialist mjekësor; dhe

2. AeMC ose AME ka kryer vlerësimin aero-mjekësor bazuar në ekzaminimet dhe testet aero-mjekësore siç kërkohet për të verifikuar që aplikanti pajtohet me të gjitha kërkesat përkatëse të kësaj Pjese.

e) AME, AeMC ose, në rastin e referimit, autoriteti licencues mund të kërkojë që aplikanti të kalojë ekzaminimet dhe investigimet mjekësore shtesë të treguara në mënyrë klinike para se certifikata të jetë lëshuar, rivlefshmëruar ose rinovuar.

f) Autoriteti licencues mund të lëshojë ose rilëshojë një certifikatë mjekësore, siç aplikohet, nëse:

1. ka një çështje të referuar;

2. është identifikuar që korrigjimet e informacioneve në certifikatë janë të nevojshme, rast në të cilin certifikata mjekësore jo korrekte do të revokohet.

KT.A.MED.A.045 Vlefshmëria, rivlefshmëria dhe rinovimi i certifikatave

a) Vlefshmëria:

1. Certifikatat mjekësore të klasës 3 do të jenë të vlefshme për një periudhë prej 24 muajsh.

2. Periudha e vlefshmërisë e certifikatave mjekësore të klasës 3 do të reduktohen në 12 muaj për mbajtësit e licencës që kanë arritur moshën 40-vjeçare. një certifikatë mjekësore e lëshuar para arritjes së moshës 40-vjeçare do të pushojë së qenuri e vlefshme kur mbajtësi i licencës arrin moshën 41-vjeçare.

3. Periudha e vlefshmërisë së një certifikatë mjekësore, duke përfshirë çdo ekzaminim përkatës ose investigim të veçantë, do të jetë:

i. e përcaktuar nga moshë e aplikantit në datën kur ekzaminimi aero-mjekësor bëhet; dhe

ii. e përlogaritur nga data e ekzaminimit aero-mjekësor në rastin e lëshimit fillestar dhe rinovimit dhe nga data e skadencës së certifikatës mjekësore të mëparshme në rastin e rivlefshmërimit.

b) Rivlefshmëria:

Ekzaminimet dhe vlerësimet aero-mjekësore për rivlefshmërimin e një certifikatë mjekësore mund të ndërmerren deri në 45 ditë para datës së skadencës së certifikatës mjekësore.

c) Rinovimi:

1. Nëse mbajtësi i një certifikatë mjekësore nuk përputhet me pikën “b”, një ekzaminim dhe vlerësim aero-mjekësor do të kërkohej.

2. Nëse certifikata mjekësore ka skaduar për:

i. më pak se 2 vjet, do të kryhet një ekzaminim aero-mjekësor i rivlefshmërimin rutinë;

ii. më shumë se 2 vjet, AeMC ose AME do të kryejnë vetëm ekzaminimin aero-mjekësor të rinovimit pas vlerësimit të rekordeve aero-mjekësore të aplikantit;

iii. më shumë se 5 vjet, do të aplikohen kërkesat e ekzaminimit aero-mjekësor për lëshimin fillestar dhe vlerësimi do të bazohet në kërkesat e rivlefshmërimin.

KT.A.MED.A.046 Pezullimi ose anulimi i një certifikatë mjekësore

a) Pas anulimit të certifikatës mjekësore, mbajtësi do t'i kthejë menjëherë certifikatën mjekësore autoritetit licencues.

b) Pas pezullimit të një certifikatë mjekësore, mbajtësi do t'i kthejë certifikatën mjekësore autoritetit licencues me kërkesë të autoritetit.

KT.A.MED.A.050 Referimi

Nëse një aplikant për një certifikatë mjekësore të klasës 3 i referohet autoritetit licencues në përputhje me KT.A.MED.B.001, AeMC ose AME do të transferojë dokumentacionin mjekësor përkatës tek autoriteti licencues.

NËNPJESA B

KËRKESAT PËR CERTIFIKATAT MJEKËSORE TË KONTROLLORIT TË TRAFIKUT AJROR

Seksioni 1

Të përgjithshme

KT.A.MED.B.001 Kufizimet e certifikatave mjekësore

a) Kufizimet e certifikatave mjekësore të klasës 3:

1. Nëse aplikanti nuk pajtohet plotësisht me kërkesat për një certifikatë mjekësore 3, por konsiderohet se nuk ka gjasa të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës, AeMC ose AME do të:

i. referojë vendimin mbi gjendjen e aplikantit tek autoriteti licencues siç tregohet në këtë nënpjesë; ose

ii. në rastet kur një referim tek autoriteti licencues nuk tregohet në këtë nënpjesë, do të vlerësojë nëse aplikanti është në gjendje të kryejë detyrat e tij në mënyrë të sigurt kur pajtohet me një ose me më shumë kufizime të miratuara në një certifikatë mjekësore dhe do të lëshojë certifikatën mjekësore me kufizimet e nevojshme.

2. AeMC ose AME mund të rivlefshmërojnë ose rinovojë një certifikatë mjekësore me të njëjtin kufizim pa e referuar aplikantin tek autoriteti licencues.

b) Kur vlerëson nëse një kufizim është i nevojshëm, konsideratë e veçantë duhet t'i jepet:

1. nëse konkluzioni mjekësor i akredituar tregon që në rrethana të veçanta dështimi i aplikantit për të përmbushur çdo kërkesë, qoftë numerike ose tjetër, është i tillë sa që ushtrimi i privilegjeve të licencës nuk ka gjasa të rrezikojë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës;

2. eksperiencës së aplikantit e rëndësishme për operimin që do të kryhet.

c) Kufizimet operacionale

1. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, së bashku me ofruesin e shërbimit të lundrimit ajror, do të vendosë kufizimet operacionale të aplikueshme në mjedisin operacional specifik në fjalë.

2. Kufizimet operacionale do të vendosen vetëm në certifikatën mjekësore nga autoriteti licencues.

d. Çdo kufizim tjetër mund të imponohet mbi mbajtësin e një certifikatë mjekësore nëse kërkohej për të siguruar ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

e) Çdo kufizim mbi mbajtësin e një certifikatë mjekësore do të specifikohet këtu.

Seksioni 2

Kërkesat mjekësore për certifikatat mjekësore të klasës 3

KT.A.MED.B.005 Të përgjithshme

Aplikantët do të jenë të lirë që si më poshtë të tregojnë shkallën e paaftësisë funksionale që ka gjasa të ndërhyjë në kryerjen e sigurt të detyrave ose mund të bëjë që aplikanti të ketë gjasa të bëhet papritmas i paaftë për të ushtruar privilegjet e licencës në mënyrë të sigurt:

1. anomali, e lindur ose e fituar;

2. sëmundje ose paaftësi aktive, e fshehur, akute ose kronike;
3. plagë, dëmtim ose komplikim nga operacioni;
4. efekt ose efekt anësor nga mjekimi terapeutik, diagnostikues ose parandalues i parashikuar ose jo i marrë.

KTA.MED.B.010 Sistemi kardiovaskular

a) Ekzaminimi:

1. Një elektrokardiogramë standarde 12-lead në pushim (EKG) dhe raport duhet të përfundohen në ekzaminimin e lëshimit fillestar të një certifikatë mjekësore dhe pastaj:

- i. çdo 4 vjet deri në moshën 30-vjeçare;
- ii. në të gjitha rivlefshmërimet ose ekzaminimet e mëposhtme; dhe
- iii. kur duket klinikisht.

2. Një vlerësim kardiovaskular i zgjeruar duhet të kryhet:

- i. në ekzaminimin e rivlefshmërimet ose rinovimit të parë pas moshës 65-vjeçare;
- ii. çdo 4 vjet më pas; dhe
- iii. kur duket klinikisht.

3. Vlerësimi i lipideve, duke përfshirë kolesterolin, do të kërkohej në ekzaminimin për lëshimin fillestar të një certifikatë mjekësore, në ekzaminimin e parë pasi ka arritur moshën 40-vjeçare dhe kur duket klinikisht.

b) Sistemi kardiovaskular – të përgjithshme:

1. Aplikantët të cilët kane një prej gjendjeve të mëposhtme do të vlerësohen si të pashëndetshëm:

- i. aneurizma e aortës së krahavorit ose suprarenale abdominale para operacionit;
- ii. anomali e rëndësishme funksionale ose simptomatike e secilës valvul të zemrës;
- iii. transplant zemre ose zemre/mushkërie.

2. Aplikantët me një histori ose diagnozë të secilës prej gjendjeve të mëposhtme do t'i referohen autoritetit licencues para se të konsiderohet i shëndetshëm:

- i. sëmundje arteriale periferike para ose pas operacionit;
- ii. aneurizma e aortës së krahavorit ose suprarenale abdominale pas operacionit;
- iii. aneurizma e aortës infra-renale abdominale para ose pas operacionit;
- iv. anomali valvulare kardiake të rëndësishme nga ana funksionale;
- v. pas operacionit të valvulës kardiake;
- vi. anomali e perikardit, miokardit ose endokardit;
- vii. anomali e lindur e zemrës, para ose pas veprimit korrigjues;
- viii. sinkop vazovagal i përsëritur;
- ix. trombozë arteriale ose venoze;
- x. emboli pulmonare;
- xi. gjendje kardiovaskulare që kërkon terapi antikoagulante sistemike.

c) Presioni i gjakut:

1. Presioni i gjakut duhet të matet në çdo ekzaminim.

2. Presioni i gjakut i aplikantit duhet të jetë brenda limiteve normale.

3. Aplikantët do të vlerësohen si të pashëndetshëm kur:

- i. ata kanë hipertension simptomatik; ose
- ii. kur presioni i tyre i gjakut në ekzaminim tejkalon në mënyrë të vazhdueshme 160 mmHg sistolik dhe 95 mmHg diastolik, me ose pa trajtim.

4. Fillimi i mjekimit për kontrollin e presionit të gjakut do të kërkojë një periudhë të përkohshme të vlerësimit të pashëndetshëm për të parë mungesën e efekteve anësore të rëndësishme.

d) Sëmundje e arteries koronare:

1. Aplikantët që kanë një prej gjendjeve të mëposhtme do të vlerësohen si të pashëndetshëm:

- i. sëmundje simptomatike e arteries koronare;
- ii. simptoma të sëmundjes së arteries koronare të kontrolluara nga mjekimi.

2. Aplikantët me secilën prej gjendjeve të mëposhtme do t'i referohet autoritetit licencues dhe do të kalojnë vlerësimin kardiologjik për të përjashtuar isheminë miokardiakë para se një vlerësim i shëndetshëm të merret në konsideratë:

- i. ishemi miokardiakë e dyshuar;
- ii. sëmundje e arteries koronare të vogël asimptomatike që nuk kërkon trajtim antianginal.

3. Aplikantët me një histori ose diagnozë të secilës prej gjendjeve të mëposhtme do t'i referohen

autoritetit licencues dhe do të kalojnë një vlerësim kardiologjik para se një vlerësim i shëndetshëm të merret në konsideratë:

- i. ishemi miokardiake;
- ii. infarkt miokardi;
- iii. rivaskularizimi dhe stentat për sëmundjen e arteries koronare.

e) Çrregullimet e ritmit kardiak të përkohshme ose të përhershme/ përcjellshmëria:

1. Aplikantët për një certifikatë mjekësore të klasës 3 me çdo çrregullim të rëndësishëm të përcjellshmërisë ose ritmit kardiak, të përhershëm ose të krijuar do t'i referohet autoritetit licencues dhe do të kalojnë vlerësim kardiologjik me rezultate të kënaqshme para se një vlerësim i shëndetshëm të merret në konsideratë. Këto shqetësime do të përfshijnë:

- i. takikardia atriale ose supraventrikulare, fibrilacion atrial.
- ii. bllokim komplet i degës së majtë;
- iii. bllokim atrioventrikular I grupit 2 Mobitz;
- iv. takikardi ventrikulare me komplekse të gjera dhe/ose e ngushtë;
- v. sindromi I prengacmimit (W.P.W);
- vi. Sindromi I QT zgjatur (në EKG);
- vii. Sindromi Brugada në elektrokardiografi.

2. Aplikantët me një prej gjendjeve të mëposhtme të listuara në pikat “i” deri në “viii” mund të vlerësohen si të shëndetshëm në mungesë të një anomalie tjetër dhe që i nënshtrohen një vlerësimi kardiologjik të kënaqshëm:

- i. bllokim i gradës së parë;
- ii. bllokim i degës së djathtë;
- iii. devijim i aksit elektrik majtas;
- iv. bradikardi sinusale asimptomatike;
- v. takikardi sinusale asimptomatike;
- vi. asimptomatike komplekse të izoluara uniforme supraventrikulare ose ventrikulare ektopike;
- vii. bllokim atrioventrikular Mobitz 1;
- viii. bllokim bifashikular (BDM+HAM) ose BDD me HPM.

3. Aplikantët me një histori të secilës prej gjendjeve të mëposhtme do t'i referohen autoritetit licencues dhe të kalojnë vlerësimin kardiologjik me rezultate të kënaqshme para se një vlerësim i shëndetshëm të merret në konsideratë:

- i. terapia e (heqjes kirurgjikale) amputimit;
 - ii. implantim i stimuluesit kardiak.
4. Aplikantët me një prej gjendjeve të mëposhtme do të vlerësohen si të shëndetshëm:
- i. sëmundje sinoatriale simptomatike;
 - ii. bllokimi i plotë atrioventrikular;
 - iii. zgjatje simptomatike QT;
 - iv. një sistem automatik I implantuar defribilimi;
 - v. një stimulus ventrikular antitakikardi.

KTA.MED.B.015 Sistemi respirator

a) Aplikantët me dëmtim të konsiderueshëm të funksionit pulmonar do t'i referohen autoritetit licencues për vlerësimin aero-mjekësor. Një vlerësim i shëndetshëm mund të merret në konsideratë sapo funksioni pulmonar rikuperohet dhe është i kënaqshëm.

b) Ekzaminimi:

Testet e funksionit pulmonar duhet të kërkohen në ekzaminimin fillestar dhe në indikacionet klinike.

c) Aplikantët me një histori ose diagnozë të vendosur të astmës që kërkon mjekim do të kalojnë një vlerësim respirator të kënaqshëm. Një vlerësim i shëndetshëm mund të merret në konsideratë nëse aplikanti është asimptomatik dhe trajtimi nuk prek parrezikshmërinë.

d) Aplikantët me një histori ose diagnozë të vendosur si më poshtë do t'i referohet autoritetit licencues dhe do të kalojnë vlerësimin respirator me një rezultat të kënaqshëm para se një vlerësim i shëndetshëm mund të merret në konsideratë:

1. sëmundje aktive inflamatore e sistemit respirator;
2. sarkoidosis aktive;
3. pneumotoraks;
4. sindroma e apnesë në gjumë (*sleep apnea*);

5. operacion madhor i krahavorit;
6. sëmundje pulmonare obstruktive kronike;
7. transplantim mushkërie.

KTA.MED.B.020 Aparati tretës

a) Aplikantët me çdo komplikim sëmundjeje ose ndërhyrjeje kirurgjikale në çdo pjesë të aparatit të tretjes ose pjesë përbërëse të tij që ka gjasa për të shkaktuar paaftësi, në veçanti çdo pengesë për shkak të ngushtimit ose shtypjes, do të vlerësohen si të pashëndetshëm.

b) Aplikantët nuk duhet të kenë hernie që mund të sjellë simptoma paaftësie.

c) Aplikantët me çrregullime të sistemit gastrointestinal, duke përfshirë ato në pikat 1 deri në 5 mund të vlerësohen si të shëndetshëm nëse i nënshtrohen vlerësimit të kënaqshëm gastroenterologjik pas trajtimit të suksesshëm ose rikuperimit të plotë pas operacionit:

1. çrregullim i përsëritur dispeptik që kërkon mjekim;

2. pankreatiti;

3. gurët e tëmthit simptomatik;

4. një diagnozë e vendosur ose histori e sëmundjes kronike inflamatore të zorrës;

5. pas operacionit kirurgjik në traktin e tretjes ose pjesë të tij, duke përfshirë operacionin që përfshin prerjen totale ose të pjesshme ose një devijim të secilit prej këtyre organeve.

KTA.MED.B.025 Sistemet metabolike dhe endokrine

a) Aplikantët me keqfunksionim metabolik, të ushqyerjes ose endokrin mund të vlerësohen si të shëndetshëm pasi i nënshtrohen qëndrueshmërisë së treguar të gjendjes dhe vlerësimit aero-mjekësor të kënaqshëm.

b) Diabeti melitus:

1. Aplikantët me diabet melitus që kërkojnë insulin do të vlerësohen si të papërshtatshëm.

2. Aplikantët me diabet melitus që kërkojnë mjekim të ndryshëm nga insulin për kontrollin e sheqerit në gjak do t'i referohen autoritetit licencues. Një vlerësim i shëndetshëm mund të konsiderohet nëse mund të tregohet që kontrolli i sheqerit në gjak është arritur dhe është i qëndrueshëm.

KTA.MED.B.030 Hematologjia

a) Testimi i gjakut, duhet të vendoset nga AME ose AeMC duke marrë parasysh historinë mjekësore dhe duke ndjekur ekzaminimin mjekësor.

b) Aplikantët me një gjendje hematologjike, si:

1. koagulim, hemorragji ose çrregullim trombotik;

2. leucemi kronike;

3. hemoglobinë jonormale, duke përfshirë, por jo me kufizim, aneminë, eritrocitet ose hemoglobinopati;

4. zgjerim limfatik i konsiderueshëm;

5. zgjerim i shpretkës;

do t'i referohen autoritetit licencues. Një vlerësim i shëndetshëm mund të merret në konsideratë duke iu nënshtuar vlerësimit aero-mjekësor të kënaqshëm.

c) Aplikantët që vuajnë nga leucemia akute do të vlerësohen si të pashëndetshëm.

KTA.MED.B.035 Sistemi urogjenital

a) Analiza e urinës do të përbëjë pjesë e çdo ekzaminimi aero-mjekësor. Urina nuk duhet të përmbajë asnjë element jonormal që konsiderohet me rëndësi patologjike.

b) Aplikantët me çdo komplikim sëmundjeje ose procedure kirurgjikale në sistemin urogjenital ose pjesë të tij që ka gjasa të shkaktojë paaftësi, në veçanti çdo bllokim për shkak të ngushtimit ose shtypjes, do të vlerësohen si të pashëndetshëm.

c) Aplikantët me një çrregullim urogjenital, si:

1. sëmundje renale;

2. një ose më shumë gurë urinar;

mund të vlerësohen si të shëndetshëm duke iu nënshtuar vlerësimit të kënaqshëm renal /urologjik.

d) Aplikantët që kanë kaluar:

1. një operacion madhor kirurgjikal në sistemin urogjenital ose pjesë të tij duke përfshirë prerjen totale ose të pjesshme ose një devijim të organeve të tij; ose

2. operacion madhor urologjik;

do t'i referohen autoritetit licencues për një vlerësim aero-mjekësor pas rikuperimit të plotë para se një vlerësim i shëndetshëm të merret në konsideratë.

KTA.MED.B.040 Sëmundje infektive

a) Aplikantët që janë HIV pozitiv do t'i referohen autoritetit licencues dhe mund të vlerësohen si të shëndetshëm duke iu nënshtuar vlerësimit specialist të kënaqshëm dhe me kusht që autoriteti licencues të ketë prova të mjaftueshme që terapia nuk ndikon me ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

b) Aplikantët e diagnostikuar ose që paraqesin simptoma të sëmundjes infektive si:

1. sifilis akut;
2. tuberkuloz akut;
3. hepatit infektiv;
4. sëmundje tropikale;

do t'i referohen autoritetit licencues për një vlerësim aero-mjekësor. Një vlerësim i shëndetshëm mund të konsiderohet pas rikuperimit të plotë dhe vlerësimit specialist me kusht që autoriteti licencues të ketë prova të mjaftueshme që terapia nuk ndikon me ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

KTA.MED.B.045 Obstetrika dhe gjinekologjia

a) Aplikantët që kanë kaluar një operacion gjinekologjik madhor do të vlerësohen si të shëndetshëm deri në rikuperimin e plotë.

b) Shtatzënia:

Në rastin e shtatzënisë, nëse AeMC ose AME konsideron që mbajtësja e licencës është e shëndetshme për të ushtruar privilegjet e saj, ai/ajo do të kufizojë periudhën e vlefshmërisë së certifikatës mjekësore deri në fund të javës së 34-të të ngjizjes. Mbajtësja e licencës do të kalojë një ekzaminim dhe vlerësim aero-mjekësor rivelefshmërie pas rikuperimit të plotë pas përfundimit të shtatzënisë.

KTA.MED.B.050 Sistemi muskuloskeletor

a) Aplikantët duhet të kenë përdorim funksional të kënaqshëm të sistemit muskuloskeletor për t'i mundësuar atyre që të ushtrojnë në mënyrë të sigurt privilegjet e licencës.

b) Aplikantët me gjendje statike ose progresive muskuloskeletore ose reumatologjike që ka gjasa të ndërhyjnë në ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës do t'i referohen autoritetit licencues. Një vlerësim i shëndetshëm mund të konsiderohet pas vlerësimit kënaqshëm të specialist.

KTA.MED.B.055 Psikiatria

a) Aplikantët me një çrregullim mendor ose të sjelljes për shkak të alkoolit ose përdorimit tjetër ose keqpërdorimit të substancave psikoaktive, duke përfshirë substancat rekreative me ose pa varësi, do të vlerësohen si të shëndetshëm deri në një periudhë të vetëpërmbytjes së dokumentuar ose mos përdorimit ose keqpërdorimit të substancave psikoaktive dhe i nënshtrohen vlerësimit psikiatrik të kënaqshëm pas trajtimit të suksesshëm. Aplikantët do t'i referohen autoritetit licencues.

b) Aplikantët me një gjendje psikiatrike, si:

1. çrregullim humori;
2. çrregullim neurotik;
3. çrregullim personaliteti;
4. çrregullim mendor ose i sjelljes;

do të kalojnë vlerësimin psikiatrik të kënaqshëm para se një vlerësim i shëndetshëm të merret në konsideratë. Aplikantët do t'i referohen autoritetit licencues për vlerësimin e përshtatshmërisë së tyre mjekësore.

c) Aplikantët me një histori të vetme ose të përsëritur të vetë-dëmtimit të paramenduar do të vlerësohen si të papërshtatshëm. Aplikantët do t'i referohen autoritetit licencues dhe do të kalojnë një vlerësim psikiatrik të kënaqshëm para se një vlerësim i shëndetshëm të merret në konsideratë.

d) Aplikantët me një histori ose diagnozë klinike të skizofrenisë, skizotipalit, çrregullimit deluzional ose manisë do të vlerësohen si të shëndetshëm.

KTA.MED.B.060 Psikologjia

a) Aplikantët që paraqesin simptoma të lidhura me stresin që kanë gjasa të ndërhyjnë në aftësinë e tyre për të ushtruar privilegjet e licencës në mënyrë të sigurt do t'i referohen autoritetit licencues. Një vlerësim i shëndetshëm mund të merret në konsideratë vetëm pasi një vlerësim psikologjik dhe/ose psikiatrik të ketë treguar që aplikanti është rikuperuar nga simptomat e lidhura me stresin.

b) Një vlerësim psikologjik mund të kërkohet si pjesë ose shtesë e ekzaminimit psikiatrik ose neurologjik.

KTA.MED.B.065 Neurologjia

a) Aplikantët me një histori ose diagnozë klinike si më poshtë do të vlerësohen si të shëndetshëm:

1. epilepsi përveç në rastet në pikën (b)(1) dhe (2);
2. episode të përsëritura të shqetësimit të ndërgjegjes me shkak të pacaktuar;
3. gjendjet me pritshmëri të lartë për mosfunksionim cerebral.

b) Aplikantët me një histori ose diagnozë klinike të gjendjeve të mëposhtme do t'i referohen autoritetit licencues dhe kalojnë një vlerësim të mëtejshëm para se një vlerësim i shëndetshëm të merret në konsideratë:

1. epilepsi pa përsëritje pas moshës 5-vjeçare;
2. epilepsi pa përsëritje dhe pa trajtim për më shumë se 10 vjet;
3. anomali epileptiformë EEG dhe valë fokale të ngadalta;
4. sëmundje progresive ose joprogresive të sistemit nervor;
5. një episod i vetëm i shqetësimeve ose humbje e vetëdijes;
6. dëmtim truri;
7. dëmtim nervi spinal ose periferik;
8. çrregullime të sistemit nervor për shkak të deficencave vaskulare duke përfshirë ngjarjet hemorragjike dhe ishemike.

KTA.MED.B.070 Sistemi i shikimit

a) Ekzaminimi:

1. Një ekzaminim gjithëpërfshirës i syrit duhet të jetë pjesë e ekzaminimit fillestar dhe do të ndërmerret periodikisht në varësi të përthyerjes dhe performancës funksionale të syrit.

2. Një ekzaminim rutinë i syrit do të përbëjë pjesë të të gjitha ekzaminimeve të rivlefshmërimit dhe rinovimit.

3. Aplikantët duhet të kryejnë një tonometri në ekzaminimin e parë të rivlefshmërimit pas moshës 40-vjeçare, në rast indikacioni klinik dhe nëse tregohet duke marrë në konsideratë historinë e familjes.

4. Aplikantët do t'i vënë në dispozicion AeMC ose AME një raport ekzaminimi oftalmik në rastet kur:

- i. performanca funksionale tregon ndryshime të konsiderueshme;
- ii. standardet vizuale të distancës mund të arrihen vetëm me lente korrigjuese.

5. Aplikantët me një gabim të lartë përthyerje do t'i referohen autoritetit licencues.

b) Mprehtësia vizuale distante, me ose pa korrigjim optimal, do të jetë 6/9 (0,7) ose më mirë në secilin sy ndarazi dhe mprehtësia vizuale me të dy sytë do të jetë 6/6 (1,0) ose më mirë.

c) Aplikantët fillestar që kanë një vizion monokular ose funksional monokular, duke përfshirë problemet e balancës së muskullit të syrit, do të vlerësohen si të pashëndetshëm. Në ekzaminimet e rivlefshmërimit ose rinovimit aplikanti mund të vlerësohet si i shëndetshëm me kusht që një ekzaminim oftalmologjik të jetë i kënaqshëm. Aplikanti do t'i referohet autoritetit licencues.

d) Aplikantët fillestar me vizionin e fituar nënstandard në njërin sy do të vlerësohen si të pashëndetshëm. Në ekzaminimet e rivlefshmërimit ose rinovimit aplikanti do t'i referohet autoritetit licencues si i shëndetshëm me kusht që një ekzaminim oftalmologjik të jetë i kënaqshëm.

e) Aplikantët duhet të jenë në gjendje të lexojnë një tabelë N5 ose ekuivalente në 30–50 cm dhe një tabelë N14 ose ekuivalente në distancë 60–100 cm, nëse është e nevojshme me ndihmën e korrigjimit.

f) Aplikantët duhet të kenë fusha normale të të parit dhe funksion binokular normal.

g) Aplikantët që kanë kaluar një operacion në sy do të vlerësohen si të pashëndetshëm deri në rikuperimin e plotë të funksionit vizual. Një vlerësim i shëndetshëm mund të merret në konsideratë nga autoriteti licencues duke iu nënshtruar vlerësimit oftalmik të kënaqshëm.

h) Aplikantët me një diagnozë klinike të keratokonus do t'i referohen autoritetit licencues dhe mund të vlerësohen si të shëndetshëm pas një ekzaminimi të kënaqshëm nga një oftalmolog.

i) Aplikantët me diplopia do të vlerësohen si të pashëndetshëm.

j) Syzet dhe lentet e kontaktit.

1. Nëse funksioni vizual i kënaqshëm për detyrat e vlerësuara arrihet vetëm me përdorimin e korrigjimit, syzet ose lentet e kontaktit duhet të sigurojnë funksion vizual optimal, të mirë toleruar dhe të përshtatshëm për qëllime të kontrollit të trafikut ajror.

2. Jo më shumë se një palë syze do të përdoren, gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencës për të përmbushur kërkesat vizuale në të gjitha distancat.

3. Një set rezervë i syzeve korrigjuese të ngjashme do të jetë në dispozicion kur ushtrohen privilegjet e licencës.

4. Lentet e kontaktit, kur vihen gjatë ushtrimit të privilegjeve të licencës do të jenë lente kontakti mono-fokale, jo të lyera dhe jo ortokeratologjike. Lente kontakti monovizion nuk do të përdoren.

5. Aplikantët me një gabim përthyerje të madh duhet të përdorin lente kontakti ose lente syzesh me indeks të lartë.

KTA.MED.B.075 Të parit me ngjyra

Aplikantët duhet të jenë trikromatë normal.

KTA.MED.B.080 Otorinolaringologjia

a) Ekzaminimi:

1. Një ekzaminim rutinë otorinolaringologjik do të përbëjë pjesë të të gjitha ekzaminimeve fillestare, rivlefshmërimin dhe rinovimit.

2. Dëgjimi do të testohet në të gjitha ekzaminimet. Aplikanti duhet të kuptojë me saktësi bisedimet kur testohet me secilin vesh në një distancë prej 2 metrash dhe me kokën e kthyer drejt AME.

3. Dëgjimi do të testohet me audiometri me ton të pastër në ekzaminimin fillestar dhe në ekzaminimet e rivlefshmërimin ose rinovimit pasues çdo 4 vjet deri në moshën 40-vjeçare dhe çdo 2 vjet më pas.

4. Audiometri me ton të pastër:

i. Aplikantët për një certifikatë mjekësore të klasës 3 nuk duhet të kenë një humbje dëgjimi prej më shumë se 35 dB në secilën frekuencë 500, 1 000 ose 2 000 Hz, ose më shumë se 50 dB në 3 000 Hz, në secilin vesh ndarazi.

ii. Aplikantët që nuk përmbushin kriteret e dëgjimit më sipër do t'i referohen autoritetit licencues dhe do të kalojnë një vlerësim specialist para se një vlerësim i shëndetshëm të merret në konsideratë. Aplikantët fillestar do të kalojnë një test të veçuar në bisedë. Aplikantët për një rivlefshmërim ose rinovim të certifikatës mjekësore të klasës 3 do të kalojnë një test dëgjimi funksional në mjedisin operacional.

5. Aparatet e dëgjimit:

i. Ekzaminimi fillestar: nevoja për aparate dëgjimi për t'u pajtuar me kërkesat e dëgjimit sjell papërshtatshmërinë.

ii. Ekzaminimet e rivlefshmërimin dhe rinovimit: një vlerësim i shëndetshëm mund të merret në konsideratë nëse përdorimi i aparateve të dëgjimit ose një aparat i përshtatshëm prostetik përmirëson dëgjimin për të arritur një standard normal siç vlerësohet nga testimi funksional plotësisht në mjedisin operacional.

iii. Nëse një aparat prostetik nevojitet për të arritur standardin e dëgjimit normal, një set rezervë pajisjesh dhe aksesorësh, si bateri, do të jenë në dispozicion kur ushtrohen privilegjet e licencës.

b) Aplikantët me:

1. një proces patologjik kronik aktiv të veshit të brendshëm ose të mesëm;

2. shpimi i pashëruar ose keqfunksionimi i membranës së timpanit;

3. shqetësimi i funksionit vestibular;

4. keqformimi i konsiderueshëm ose infeksioni kronik i konsiderueshëm i kavitetit oral ose traktit respirator të sipërm;

5. çrregullim i konsiderueshëm i të folurit ose zërit që redukton kuptueshmërinë;

do t'i referohen autoritetit licencues dhe do të kalojnë ekzaminimin dhe vlerësimin e mëtejshëm ORL për të vendosur që gjendja nuk ndërhyr me ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

KTA.MED.B.085 Dermatologjia

Aplikantët nuk duhet të kenë gjendje dermatologjike të tillë që të ndërhyjë me ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës së mbajtur.

KTA.MED.B.090 Onkologjia

a) Pas diagnozës së sëmundjes malinje primare ose sekondare, aplikantët do t'i referohen autoritetit licencues dhe do të kalojnë vlerësimin e kënaqshëm onkologjik para se një vlerësim i shëndetshëm mund të merret në konsideratë.

b) Aplikantët me një histori të vendosur ose diagnozë klinike të një tumori malinj intracerebral do të vlerësohen si të pashëndetshëm.

NËNPJESA C

EKZAMINUESIT AERO-MJEKËSOR (AME)

KTA.MED.C.001 Privilegjet

a) Në përputhje me këtë pjesë, privilegjet e një AME janë për të rivlefshëmruar dhe rinovuar certifikatat mjekësore të klasës 3 dhe për të kryer ekzaminimet dhe vlerësimet aero-mjekësore përkatëse.

b) Qëllimi i privilegjeve të AME, dhe çdo kushti këtu, do të specifikohet në certifikatë.

c) Mbajtësit e një certifikatë AME nuk do të ndërmarrin ekzaminime dhe vlerësime aero-mjekësore në një vend të ndryshëm nga vendi që ka lëshuar certifikatën e tyre AME, përveç nëse:

1. u është dhënë akses nga vendi pritës për të ushtruar aktivitetet e tyre profesionale si një doktor i specializuar;

2. kanë informuar autoritetin kompetent të vendit pritës mbi qëllimin e tyre për të kryer ekzaminimet dhe

vlerësimet aero-mjekësore dhe për të lëshuar certifikata mjekësore brenda qëllimit të privilegjeve të tyre si AME; dhe

3. kanë marrë udhëzime nga autoriteti kompetent i vendit pritës.

KTA.MED.C.005 Aplikimi

a) Aplikimi për një certifikatë AME do të dorëzohet në përputhje me procedurën e vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar.

b) Aplikantët për një certifikatë AME do t'i sigurojnë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar:

1. detajet personale dhe adresën profesionale;

2. dokumentacionin që tregon që ata përputhen me kërkesat e vendosura në KTA.MED.C.010, duke përfshirë certifikatat e përfundimit të kurseve të trajnimit në mjekësinë e aviacionit të përshtatshme për privilegjet që ata aplikojnë;

3. një deklaratë me shkrim që AME do të lëshojë certifikatat mjekësore mbi bazën e kërkesave të kësaj pjese.

c) Kur AME-të marrin përsipër ekzaminimet aero-mjekësore në më shumë se një vend, ata do t'i ofrojnë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar të gjitha informacionet përkatëse në lidhje me të gjitha vendet e praktikës dhe facilitetet.

KTA.MED.C.010 Kërkesat për lëshimin e një certifikatë AME

Aplikantët për një certifikatë AME me privilegjet për rivlefshmërimin dhe rinovimin e certifikatave mjekësore të klasës 3:

a) do të jenë plotësisht të kualifikuar dhe licencuar për praktikën e mjekësisë dhe do të mbajnë një Certifikatë Përfundimi ose do të kenë dëshmi të trajnimit mjekësor si specialist;

b) do të kenë përfunduar me sukses kurset e trajnimit bazë dhe të avancuar në mjekësinë e aviacionit, duke përfshirë modulet specifike për vlerësimin aero-mjekësor të kontrollorëve të trafikut ajror dhe mjedisin specifik në kontrollin e trafikut ajror;

c) do t'i tregojnë Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar që ata:

1. kanë facilitetet, procedurat, dokumentacionin dhe pajisjet e funksionimit të përshtatshme për ekzaminimet aero-mjekësore; dhe

2. kanë procedurat dhe kushtet e nevojshme për të siguruar konfidencialitetin mjekësor.

KTA.MED.C.015 Kurset e trajnimit në mjekësinë e aviacionit

a) Kurset e trajnimit në mjekësinë e aviacionit duhet të miratohen nga autoriteti kompetent i vendit ku ofruesi i trajnimit ka vendin e tij kryesor të biznesit. Ofruesi i trajnimit do të tregojë që plani i kursit përmban objektivat mësimore për të fituar kompetencat e nevojshme dhe personat e ngarkuar me ofrimin e trajnimit kanë njohuritë dhe eksperiencën e përshtatshme.

b) Përveç në rastin e trajnimit rifreskues, kurset duhet të kenë nga një ekzaminim me shkrim mbi subjektet e përfshira në përmbajtjen e kursit.

c) Ofruesi i trajnimit do të lëshojë një certifikatë të përfundimit për aplikantët kur ata kanë kaluar ekzaminimin.

KTA.MED.C.020 Ndryshimet në certifikatën AME

a) AME do të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar për rrethanat e mëposhtme që mund të prekin certifikatën e tyre:

1. AME i nënshtrohet procedimeve disiplinore ose investigimit nga një organ rregullator mjekësor;

2. ka ndryshime në kushtet mbi të cilat certifikata është dhënë, duke përfshirë përmbajtjen e deklaratave të ofruara me aplikimin;

3. kërkesat për lëshimin e një certifikatë AME nuk përmbushen më;

4. ka një ndryshim në vendin e praktikës së ekzaminuesit aero-mjekësor ose adresën korresponduese.

b) Dështimi për të informuar Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar do të çojë në pezullimin ose anulimin e privilegjeve të certifikatës AME, mbi bazën e vendimit të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar që pezullon ose revokon certifikatën.

KTA.MED.C.025 Vlefshmëria e certifikatave AME

Një certifikatë AME do të lëshohet për një periudhë që nuk kalon 3 vite. Ajo do të rivlefshmërohet me kusht që mbajtësi:

a) vazhdon të përmbushë kushtet e përgjithshme të kërkuara për praktikën mjekësore dhe qëndron i regjistruar si një praktikues mjekësor;

b) ka ndërmarrë trajnimin e përditësuar në mjekësinë e aviacionit dhe në mjediset e punës së kontrollorëve të trafikut ajror brenda 3 vjetëve të fundit;

- c) ka kryer së paku 10 ekzaminime aero-mjekësore çdo vit. Ky numër i ekzaminimeve mund të reduktohet vetëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në rrethana të justifikuara siç duhet;
- d) qëndron në përputhje me termat e certifikatës së tij AME; dhe
- e) ushtron privilegjet e AME në përputhje me këtë pjesë.

