

## **UDHËZIM**

**Nr.1037/1, datë 12.4.2011**

### **PËR VLERËSIMIN DHE MENAXHIMIN E ZHURMËS MJEDISORE**

Në zbatim të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës, në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe midis Komunitetit Europian dhe Shteteve Anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish Republikës së Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një Zone të Përbashkët Europiane të Aviacionit”,

**UDHËZOJ:**

Neni 1

#### **Objektivat**

1. Qëllimi i këtij udhëzimi do të jetë të përcaktojë një qëndrim të përbashkët me qëllim për të shmangur, parandaluar osc zvogëluar në një bazë prioriteti efektet e dëmshme, duke përfshirë edhe bezdisjen, për shkak të ekspozimit ndaj zhurmës mjedisore. Për këtë qëllim, këto veprime do të zbatohen në mënyrë progresive:
  - a) Përcaktimi i ekspozimit ndaj zhurmës mjedisore, përmes hartës së zhurmave, nga metodat e vlerësimit sipas këtij udhëzimi;
  - b) Të sigurojë që informacioni mbi zhurmën mjedisore dhe efektet e saj janë vënë në dispozicion të publikut;
  - c) Realizimi i planeve të veprimit, të bazuar mbi rezultatet e hartës së zhurmave, me qëllim parandalimin dhe zvogëlimin e zhurmës mjedisore kur është e nevojshme, veçanërisht kur nivelet e ekspozimit mund të shkaktojnë efekte të dëmshme në shëndetin e njeriut dhe në ruajtjen e cilësisë së mjedisit nga zhurma, atje ku kjo cilësi e mjedisit mund të jetë e mirë.
2. Ky udhëzim, gjithashtu, duhet të synojë të ofrojë një bazë për marrjen e masave për të reduktuar zhurmën e emetuar nga burimet e mëdha, në veçanti të mjeteve dhe infrastrukturës rrugore dhe hekurudhere, avionëve, pajisjeve dhe makinerive të lëvizshme.

Neni 2

#### **Qëllimi**

1. Ky udhëzim zbatohet për zhurmën mjedisore, ndaj të cilës njerëzit ekspozohen në veçanti në zonat në ndërtim e sipër, në parqet publike ose zonat e tjera të qeta në një grumbullim, në fusha të qeta në vendet e hapura, afér shkollave, spitaleve dhe objekteve dhe fusha të tjera të ndjeshme ndaj zhurmave.
2. Ky udhëzim nuk do të zbatohet për zhurmën e shkaktuar nga vetë personi i ekspozuar, zhurma nga aktivitetet e brendshme, nga zhurma të krijuara nga fqinjët, zhurmës në vende të punës ose zhurma brenda mjeteve të transportit ose për shkak të aktiviteteve ushtarake në zonat ushtarake.

Neni 3

#### **Përkufizimet**

Për qëllime të këtij udhëzimi:

- a) “Zhurmë mjedisore” do të thotë tingull i jashtëm, i padëshiruar ose i dëmshëm në natyrë, i krijuar nga aktivitetet njerëzore, duke përfshirë edhe zhurmën e emetuar nga mjetet e transportit, trafikut rrugor, trafikut hekurudhor e trafikut ajror, si dhe nga zonat e aktiviteteve industriale.
- b) “Efekte të dëmshme” do të thotë efekte negative në shëndetin e njeriut.
- c) “Bezdi” do të thotë shkalla e zhurmës bezdisëse në vend, e përcaktuar me anë të

shqyrtimeve në terren.

- d) "Tregues i zhurmës" do të thotë shkalla fizike që përshkruan zhurmën mjedisore, e cila ka një raport me një efekt të dëmshëm.
- e) "Vlerësim" do të thotë çdo metodë që përdoret për llogaritje, parashikim, vlerësim apo matje të vlerës së treguesit të zhurmës ose efekteve të dëmshme të lidhura me to.
- f) "Ldpn" (tregues i zhurmës në ditë-pasdite-natën) nënkuption treguesin e zhurmës bezdisëse të përgjithshëm, siç përcaktohet më tej në shtojcën I.
- g) "Ldite" (tregues i zhurmës ditën) nënkuption treguesin e zhurmës bezdisëse gjatë ditës, siç është përcaktuar më tej në shtojcën I.
- h) "Lpasdite" (tregues i zhurmës pasdite) nënkuption treguesin e zhurmës bezdisëse gjatë periudhës së pasdites, siç përcaktohet më tej në shtojcën I.
- i) "Lnate" (tregues i zhurmës gjatë natës) nënkuption treguesin e zhurmës për prishjen e gjumit, siç përcaktohet më tej në shtojcën I.
- j) "Raporti dozë-efekt" nënkuption marrëdhëni mes vlerës së një treguesi të zhurmës dhe efektit të dëmshëm.
- k) "Grumbullim" do të thotë pjesë e territorit brenda Republikës së Shqipërisë, që ka një popullsi më të madhe se 100 000 persona dhe një dendësi të popullsisë në një masë të tillë që të mund të klasifikohet si zonë urbane, sipas legjislacionit në fuqi.
- l) "Zonë e qetë në një grumbullim" do të thotë një zonë e kufizuar nga autoriteti kompetent, e cila për shembull nuk është e ekspozuar ndaj një vlere të Ldpn ose të një tjetër treguesi zhurme më të madh se sa një vlerë e përcaktuar nga organet kompetente, nga çdo burim zhurme.
- m) "Zonë e qetë në vendet e hapura" do të thotë një zonë e kufizuar nga autoriteti kompetent, që nuk shqetësohet nga zhurmat prej trafikut, industrisë apo aktiviteteve rekreative.
- n) "Rrugë kryesore" do të thotë një rruge rajonale, kombëtare ose ndërkombëtare e përcaktuar nga shteti, në të cilën kalojnë më shumë se tre milionë automjete në vit.
- o) "hekurudhë kryesore" do të thotë një hekurudhë e përcaktuar nga shteti, në të cilën kalojnë më shumë se 30 000 trena në vit.
- p) "Aeroport kryesor" do të thotë një aeroport civil i përcaktuar nga shteti, i cili ka më shumë se 50 000 lëvizje në vit (lëvizje është një ngritje ose një ulje), duke përjashtuar lëvizjet për qëllime të trajnimit të avionëve të lehtë.
- q) "Harta e zhurmave" do të thotë paraqitura e të dhënave në një situatë zhurmash ekzistuese ose të parashikuar në termat e treguesit të zhurmës, që tregon shkeljet e çdo vlere kufitarë relevante në fuqi, numri i njerëzve të prekur në një zonë të caktuar, ose numri i banesave të ekspozuar ndaj vlerave të caktuara të treguesit të zhurmës në zonat e caktuara;
- r) "Harta strategjike e zhurmave" do të thotë një hartë e përpiluar për vlerësimin global të ekspozimit të zhurmës në zonën e caktuar për shkak të burimeve të ndryshme të zhurmës ose për parashikimin e përgjithshëm të zhurmave në një zonë të tillë.
- s) "Vlerë kufitarë" nënkupton vlerën e L-dpn ose L-nate, dhe kur është e nevojshme të L-dite dhe L-pasdite, të përcaktuara nga autoritetet kompetente, tejkalimi i së cilës bën që autoritetet kompetente të marrin në konsideratë apo të zbatojnë masa për zbutjen e tyre; vlerat kufitare mund të janë të ndryshme për lloje të ndryshme të zhurmës (zhurmë rrugeth, hekurudhash, trafikut ajror, zhurmat industriale etj.), mjedise të ndryshme dhe ndjeshmëri të ndryshme të popullatës ndaj zhurmës; ato mund të janë të ndryshme për situata ekzistuese dhe për situata të reja (kur ka një ndryshim të situatës lidhur me burimin e zhurmës ose shfrytëzimin e rrëthinës).
- t) "Plane të veprimit" do të thotë plan i hartuar për të menaxhuar çështjet dhe efektet e zhurmës, duke përfshirë edhe zvogëlimin e zhurmës, nëse është e nevojshme.
- u) "Planifikimi akustik" do të thotë kontrolli i zhurmave të ardhshme me masa të

planifikuara, si për shembull planifikimin e përdorimit të tokës, sistemet inxhinierike për trafikun, planifikimin e trafikut, reduktimin e zhurmave me masa për izolimin e tingullit dhe kontrollit të zhurmës në burime.

v) "Publiku" do të thotë një ose më shumë persona fizikë apo juridikë, si dhe në përputhje me legjislacionin për shoqatat, organizatat ose grupimet.

w) Anekset I, II, III, IV dhe V të përshkruara në këtë udhëzim, janë pjesë integrale e tij.

Neni 4

### **Zbatimi dhe përgjegjësitet**

Autoritetet kompetente do të janë përgjegjëse për:

a) të bërë dhe, kur është e përshtatshme, pér të aprovuar hartat e zhurmave dhe planet e veprimit pér grumbullimet, rrugët kryesore, hekurudhat dhe aeroportet e mëdha;

b) mbledhjen e hartave të zhurmës dhe planeve të veprimit.

Neni 5

### **Treguesit e zhurmës dhe zbatimi i tyre**

1. Autoritetet kompetente mund të aplikojnë treguesit e zhurmave L-dpn dhe L-nate të referuar

në aneksin I pér përgatitjen dhc rishikimin e hartës strategjike të zhurmës, në pajtim me nenin 7.

2. Mund të përdoren tregues plotësues të zhurmës pér rastet e veçanta, si ato të listuara në shtojcën I (3).

3. Pér planifikimin dhe caktimin e zonave të zhurmave akustike, mund të përdoren tregues të tjerë të zhurmës në vend të L-dpn dhe L-nate.

Neni 6

### **Metodat e vlerësimit**

1. Vlerat e L-dpn dhe L-

nate do të përcaktohen me anë të metodave të vlerësimit të përcaktuara  
në aneksin II.

2. Metodat e vlerësimit pér përcaktimin e L-dpn dhe L-nate do të vendosen nga organet kompetente në pajtim me procedurën e përcaktuara në nenin 13 (2) nëpërmjet një rishikimi të shtojcës II.

Derisa këto metoda të janë përshtatur, mund të përdoren metoda të vlerësimit të përshtatura në përputhje me aneksin II dhe bazuar në metodat e përcaktuara në legjislacionin aktual. Në rast të tillë, duhet të provohet se këto metoda jepin rezultate të barabarta me rezultatet e arritura me metodat e përcaktuara në paragrafin 2.2 të shtojcës II.

3. Efektet e dëmshme mund të vlerësohen me anë të marrëdhënieve dozë-efekt të referuara  
në aneksin III.

Neni 7

### **Hartat strategjike të zhurmës**

1. Brenda 5 viteve nga data e miratimit të këtij udhëzimi duhet të janë përgatitur hartat strategjike të zhurmës, duke paraqitur situatën në vitin e kaluar kalendarik dhe, kur është e nevojshme, të janë miratuar nga autoritetet kompetente, pér të gjitha bashkësítë e popullsisë me më shumë se 250 000 banorë dhe pér të gjitha rrugët e mëdha, të cilat kanë më shumë se gjashtë milion automjete në vit; hekurudhat e mëdha, të cilat kanë kalime të më shumë se 60 000 trenave në vit dhe aeroportet e mëdha në territorin e tyre.

2. Brenda 10 viteve nga data e miratimit të këtij udhëzimi dhe, më pas çdo pesë vjet, duhet të përgatiten hartat e zhurmës strategjike, duke paraqitur situatën në vitin e kaluar kalendarik dhe, kur është e nevojshme, të janë miratuar nga autoritetet kompetente pér të gjitha grumbullimet dhe pér të gjitha rrugët kryesore dhe hekurudhat e mëdha në territorin e tyre.

3. Hartat strategjike të zhurmës duhet të përbushin kërkosat minimale të përshkruara në aneksin IV.

4. Autoritetet kompetente do të bashkëpunojnë me autoritetet fqinje për hartimin e hartave të zhurmës strategjike pranë kufijve.

5. Hartat strategjike të zhurmës duhet të rishikohen dhe, nëse është e nevojshme, të korrigohen, së paku çdo pesë vjet pas datës së përgatitjes së tyre.

Neni 8

### **Planet e veprimit**

1. Plane veprimi për menaxhimin e çështjeve të zhurmës dhe efekteve të saj, duke përfshirë edhe zvogëlimin e zhurmës, nëse është e nevojshme, do të hartohen për:

A. Vendet pranë rrugëve kryesore, të cilat kanë më shumë se gjashtë milionë automjete në vit, hekurudhat e rëndësishme, të cilat kanë udhëtime të më shumë se 60 000 trenave në vit, si dhe aeroportet kryesore;

B. Bashkësítë e popullsisë me më shumë se 250 000 banorë. Plane të tilla duhet të synojnë mbrojtjen e zonave të qeta kundër një rritjeje të zhurmave.

Masat në lidhje me planet duhet të adresojnë prioritetet, e sidomos ato të cilat mund të identifikohen nga tejkalimi i çdo vlere kufitare përkatëse ose në bazë të kritereve të tjera të parashikuara nga legjislacioni në fuqi dhe zbatohen në mënyrë të veçantë në zonat më të rëndësishme, të themeluara sipas hartës së zhurmave strategjike.

2. Duhen përpiluar plane veprimi, veçanërisht për të adresuar prioritetet që mund të identifikohen nga tejkalimi i çdo vlere kufitare përkatëse ose në bazë të kritereve të tjera të parashikuara nga legjislacioni në fuqi për bashkësítë e popullsisë dhe për rrugët dhe hekurudhat kryesore.

3. Planet e veprimit do të plotësojnë kërkesat minimale të shtojcës V.

4. Planet e veprimit do të shqyrtohen dhe rishikohen, nëse është e nevojshme, kur ndodh një zhvillim i madh që ndikon në situatën ekzistuese të zhurmës dhe të paktën çdo 5 vjet pas datës së miratimit të tyre.

5. Planet mjedisore të mjedisit janë publike dhe i vihen në dispozicion publikut sipas kërkesës, për t'u konsultuar me to.

Neni 9

### **Informacion për publikun**

1. Publiku ka të drejtë të informohet për hartat strategjike të zhurmës dhe, kur është e nevojshme, hartat strategjike të zhurmës të adoptuara, si dhe planet e veprimit që janë hartuar për çështjen mjedisore në përputhje me legjislacionin në fuqi.

2. Ky informacion duhet të jetë i qartë, i kuptueshëm dhe i arritshëm. Autoritetet kompetente duhet të përpilojnë një përbledhje që paraqet çështjet më të rëndësishme.

Neni 10

### **Aspekte që mbulohen nga plani i veprimit**

1. Planet e veprimit për zhurmën mjedisore duhet të përmbajnë masa për implementimin e strategjive për aspekte të tilla si:

A. Qëllimet afatgjata dhe afatmesme për reduktimin e numrit të personave të dëmtuar nga zhurmat e mjedisit, veçanërisht duke marrë parasysh zonat përkatëse;

B. Masa të tjera për uljen e zhurmës mjedisore të emtuara nga burime të veçanta, nga pajisje të veçanta në natyrë, mjete dhe infrastrukturës së transportit dhe të kategorive të caktuara të aktiviteteve industriale, duke u mbështetur mbi këto masa të zbatuara tashmë ose që janë në diskutim për miratim;

C. Mbrojtjen e zonave të qeta në vendet e hapura.

2. Pas përpilimit të hartave të zhurmës strategjike, do të rishikohet:

- mundësia për një lartësi matje 1,5 metër në shtojcën I, paragrafi 1, në lidhje me zonat ku ka shtëpi njëkatëshe,

- kufiri i ulët për numrin e parashikuar të njerëzve të eksposuar në grupe të ndryshme të L-dpn dhe L-nate në aneksin VI.

Neni 11

**Hyrja në fuqi**

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE

TRANSPORTIT

**Sokol Ollodashi**

MINISTRI I MJEDISIT, PYJEVE DHE

ADMINISTRIMIT TË UJËRAVE

**Fatmir Mediu**



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË**  
**Ministria e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit**  
**Ministri**

---

MIRATOHET

MINISTRI I  
PUNËVE PUBLIKE,  
TRANSPORTIT DHE TELEKOMUNIKACIONIT

SOKOL OLLDASHI

**UDHËZIM**

**Nr.21, datë 16.10.2008**

Për

Kërkesat për Liçensimin e Personelit të Shërbimeve të  
Menaxhimit të Trafikut Ajror

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, ne përputhje me Ligjin 9658, datë 18.12.2006, per ratifikimin e “Marrëveshjes Shumëpalëshe midis Komunitetit Evropian dhe Shteteve të tij Anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, ish Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, Mbi Krijimin e një Zone të Përbashkët Evopiane të Aviacionit”,

**UDHËZOJ :**

**Hyrje**

## KAPITULLI 1

### 1. Qëllimi

Qëllimi i këtij udhëzimi është përcaktimi i objektivave për të garantuar implementimin dhe vënien në zbatim të KRRSE 5/ESARR 5 per të përcaktuar Kërkesat për Licensimin e Personelit të Shërbimeve të Trafikut Ajror.

### 2. Organet zbatuese

2.1 Ngarkohet DPAC, si organi i ngarkuar edhe me funksionet e Autoritetit Kombetar Mbikqyres (AKM), te garantoje zbatimin e ketij Udhezimi.

2.2 DPAC do te mbikqyre dhe do te garantoje zbatimin me perpikmeri te rregullave te vendosura ne kete Udhezim, nga Ofruesit e Sherbimeve te Navigimit Ajror

2.3 Kërkesat e përgjithshme te ketij Udhezimi do të zbatohen nga departamentet e percaktuara te Aviacionit Civil, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe nga i gjithë personeli i shërbimit te menaxhimit te trafikut ajror (MTA), përgjegjës për detyrat, të cilat brenda përcaktuar si të lidhura ngushtë me sigurinë.

2.4 Kërkesat do të zbatohen tek:

Departamentet e percaktuara te Aviacionit Civil, organizmat operative dhe individët e personelit, të cilet nepermjet pajisjeve te MTA të aprovuara për përdorim operacional;, garantojnë shërbime.

### 3. Kërkesat e Sigurisë

#### 3.1 Kërkesa të Përgjithshme

Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil duhet të garantojë, përmes aplikimit të auditimeve dhe proceseve rregullatore përkatëse, që organizmat dhe personeli përgjegjës për detyrat në lidhje me shërbimin e trafikut ajror apo që mbulon fushen e shërbimeve të trafikut ajror, të cilat janë konsideruar të lidhura me sigurinë e trafikut ajror, ka zbatuar detyrat sic janë të përcaktuara në kete udhezim.

#### 3.2.1 Kërkesa të zbatuara nga DPAC

DPAC, është përgjegjëse që:

- të garantojë mbikqyrjen e përshtatshme dhe të mjaftueshme të rregullave te percaktuara ne kete udhezim.
- të kryejë, pas hulumtimit përkatës mbi një terren të pranueshëm, veprimin rregullues përkatës në përputhje me specifikimet e këtij udhezimi dhe me dispozitat e OSHNA.

### **3.2.2 Kërkesa të zbatueshme nga OSHNA.**

Një OSHNA do të:

- a) garantojë implementimin e detyrate që i lindin asaj në bazë të përcaktimeve të këtij udhezimi;
- b) garantojë që, në lidhje me procedurat e përcaktuara nga ky udhezim, të dhënët që ekzistojnë, janë dokumentuar nga OSHNA, dhe vihen në dispozicion, me kërkesë të D.P.A.C.-së;
- c) garantojë që, nga një pikëpamje sigurie, metodat përkatëse të zgjedhura janë ato që duhen, për të garantuar plotësimin e dispozitave të zbatueshme të këtij Udhëzimi;

## **4. PËRJASHTIME**

Ne rastin e ekzistences se rrethanave qe bejne te pamundur zbatimin e kerkesave te (KRRSE/ESARR) 5, DPAC do te beje vleresimin e tyre dhe me pas do te publikoje zyrtarisht, një dokument përjashtimi, i cili do të garantojë një nivel ekuivalent sigurie.

## **5. Termat e perdorur**

**5.1 Termat dhe shkurtimet e perdorura ne kete Udhezim sqarohen ne shtojcen A, bashkelidhur ketij Udhezimi dhe perbejne pjese integrale te tij.**

## **6. Ky udhezim hyn ne fuqi menjehere.**

## KAPITULLI 2

### KËRKESAT PËR LIÇENSIMIN E PERSONELIT TË SHËRBIMIT TË MTA

1. DPAC-së në përputhje me KRRSE/ESARR 5 i është kërkuar që të garantojë kompetencën, dhe përbushjen e kërkesave mjekësore, të personelit të shërbimit të MTA përgjegjës për detyrat lidhur me sigurinë brenda dispozitës së shërbimeve të MTA .

2. Kërkesat për kontrollorët e trafikut ajror nën këtë rregullore duhet të aplikohen tek:

- DPAC, dhe ofruesit e Shërbimeve të Trafikut Ajror në hapësirën e Republikës së Shqipërisë ;

3. DPAC do të veprojë sipas procedurave të përcaktuara në Manualin e Procedurave për Mbikqyrjen e Sigurisë së Shërbimeve të Navigimit Ajror në lidhje me trainimin dhe liçensimin e personelit të MTA.

DPAC duhet të plotësojë kushtet e mëposhtëme:

- të garantojë që organizatat dhe personeli përgjegjës për detyrat në ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror ose personeli që mbështet këto shërbime, të cilat janë konsideruar të kenë lidhje me sigurinë e trafikut ajror, janë kompetent për të kryer ato detyra;
- të ndihmojë ofruesit e shërbimit të MTA në identifikimin e atyre detyrave, të cilat, në ofrimin ose mbështetjen e dispozitës së shërbimeve të trafikut ajror, janë konsideruar të lidhura me sigurinë.
- të lëshojë një Liçensë KTA me kategoritë dhe miratimet përkatëse për çdo aplikant që përbush dispozitat e detyrueshme të Aneksit 1, Seksioni 4.3 të ICAO dhe Seksionit 5.2 të ESARR 5;
- të lëshojë një Liçensë Student Kontrollor Trafiku Ajror personave që nuk disponojnë një Liçensë Kontrollor Trafiku Ajror për t'ju bërë të mundur atyre që të kryejnë një shërbim KTA nën mbikqyrjen e një instruktori të kualifikuar për trainim gjatë punës.
- të lëshojë një Liçensë Instruktori për Trainim Gjatë Punës Kontrollorëve të kualifikuar siç duhet të trafikut ajror, për t'ju bërë të mundur atyre që të mbikëqyrin mbajtësat e një Liçensë Student Kontrollor Trafiku Ajror, ndërsa ofrojnë një shërbim operacional kontrolli trafiku ajror në trainimin gjatë punës;
- të aprovojë një personel të tillë, kur DPAC e shef të aftë, për të kryer provime dhe vlerësimë, ashtu siç kërkohet, për të garantuar që aplikantët për një Liçencë KTA janë kompetent dhe përbushin kërkesat përkatëse;
- të garantojë që një Liçensë Kontrollori Trafiku Ajror e lëshuar duhet të përbajë një ose më shumë kategori të klasave të mëposhtëme:

- Kontroll Vizual i Aerodromit (ADV)
  - Kontroll i Aerodromit me Instrument (ADI)
  - Kontroll Procedural i Afrimitl (APP)
  - Kontroll i Survejimit të Afrimit (APS)
  - Kontroll Ajror Procedural (ACP)
  - Kontroll Ajror me Radar (ACS)
4. DPAC para dhënies së një Licensë Kontrollori Trafiku Ajror dhe kategorive shoqëruese, miratimeve të kategorive dhe miratimeve të njësive, duhet të sigurohet që aplikanti ka:
- a) kryer trainimin fillestare përkatës dhe ka kaluar çdo provim dhe vlerësimet përkatëse;
  - b) plotësuar suksesshëm elementët e planit të njësisë së trainimit të përshtatshme për disiplinën e kategorisë që mbulon;
  - c) qenë vlerësuar si kompetent;
  - d) një çertifikate mjekësore të përshtatshme dhe të vlefshme
5. DPAC para dhënies së një Licence Student Kontrollor Trafiku Ajror ose të një çertifikatë kompetencë, duhet të sigurohet që aplikanti:
- a) ka kryer trainimin fillestare përkatës dhe ka kaluar çdo provim dhe vlerësimet përkatëse për disiplinën në të cilën ai/ajo do të autorizohet të kalojë në trainim gjatë punës të përshtatshme për trainim nën mbikqyrjen e një instruktori të autorizuar për t'u bërë Kontrollor Trafiku Ajror;
  - b) mban një çertifikatë të vlefshme mjekësore për klasin përkatës;
6. para dhënies së një autorizimi Kontrollori Trafiku Ajror për të kryer trainim operacional si një Instruktor i trainimit në punë, DPAC duhet të sigurohet që aplikanti ka:
- a) një eksperiencë dy vjecare në kategorinë mbi sektorin specifik në të cilën ai/ajo do të instruktojë;
  - b) një experiençë minimale prej gjashtë muajsh në kategorinë mbi sektorin specifik apo pozicionin operacional mbi të cilin do të jepen instruktimet;
  - c) përfunduar një kurs të përshtatshëm për Instruktor të trainimit në punë dhe ka kaluar çdo vlerësim shoqëruesh të kërkuar;
7. DPAC duhet të lëshojë rregulllore të përshtatshme sigurie për personelin inxhiniero-teknik që ndërmerr detyra operacionale lidhur me sigurinë;
8. DPAC duhet të garantojë mbikqyrjen rregullatore të mjaftueshme dhe siç duhet për sigurinë e personelit inxhiniero-teknik të caktuar nga çdo organizatë për të ndërmarrë detyra operacionale lidhur me sigurinë e MTA;
9. DPAC duhet të verifikojë që, nga një pikëpamje sigurie, janë përcaktuar metoda të përshtatshme për të garantuar që individët e palës së tretë të caktuar me detyra operacionale lidhur me sigurinë përbushin kërkeshat e aplikueshme.

- 10.DPAC duhet tē verifikojë duke demonstruar, mbi baza tē mjaftueshme, kënaqjen e tij pas hetimit përkatës, revokimit, pezullimit apo ndryshimit të ndonjë licençe të lëshuar një kontrollori të trafikut ajror, një student kontrollori të trafikut ajror ose një inxhinieri dhe një stafi teknik.
- 11.DPAC duhet tē kërkojë kurse trainimi fillestare për Kontrollor Trafiku Ajror për tē kënaqur, minimalisht, udhëzimet e ECAC për Përbajtjen Thelbësore tē Përbashkët;

DPAC për tē ushtruar përgjegjësitë e saj, nëpërmjet kësaj rregullore urdhëron Ofruesit e Shërbimit të Trafikut Ajror që duke filluar nga data 1 Janar 2009:

- a) Çdo njësi operacionale KTA duhet tē ketë një plan trainimi njësie.
- b) Çdo plan trainimi njësie duhet tē dorëzohet për aprovim tek DPAC.
- c) Çdo njësi KTA duhet tē ketë procedura tē dokumentuara për tē garantuar që Kontrollori i Trafikut Ajror i caktuar në një pozicion operacional mban një çertifikatë tē vlefshme mjekësore dhe është kompetent për tē kryer shërbime të KTA të shënuara në licensën e tij/saj dhe në rastet kur DPAC ka pezulluar, revokuar ose ndryshuar një Licencë Kontrollori Trafiku Ajror dhe/ose kategoritë dhe/ose miratimet shoqëruese, që mbajtësi i asaj lisençë nuk është caktuar tē punojë pa mbikqyrjen përkatëse.
- d) Çdo njësi duhet tē ketë procedura për monitorimin e kontrollorëve për abuzime me substanca psikoaktive dhe për t'iu dhënë këshilla kontrollorëve që marrin medikamente.
- e) Çdo njësi duhet tē ketë procedura për tē parandaluar mbajtësin e licensës ose çertifikatës së kompetencës tē ushtrojë privilegjet e saj kur ka ndonjë rënie tē shëndetit tē tij mjekësor ose kur ai/ajo është nën influencën e ndonjë substance psikoaktive e cila mund ta bëjë atë tē paaftë që tē ushtrojë në mënyrë tē sigurt dhe siç duhet ato privilegje;
- f) Çdo njësi e KTA duhet tē njoftojë DPAC kur:
  - kompetenca e një kontrollori trafiku ajror është e dyshimtë ose
  - një kontrollor trafiku ajror është gjykuar tē mos jetë më kompetent për tē kryer shërbime KTA që shoqërojnë kategorinë e vlefshme; ose
  - një kontrollor trafiku ajror ose student kontrollor trafiku ajror ka qenë vlerësuar i pashëndetshëm nga ana mjekësore për tē kryer një shërbim KTA;
  - një Instruktur i trainimit në punë është gjykuar tē mos jetë më kompetent për tē ofruar trainim operacional.
- g) Personeli Inxhiniero-teknik duhet tē jetë i trainuar dhe kualifikuar siç duhet për tē kryer detyrat e ngarkuara;
- h) Personeli Inxhiniero-teknik duhet tē:
  - i. ketë dhe tē mbajë në vazhdimësi njoħuri tē mjaftueshme për te garantuar një kuptim tē plotë tē shërbimeve të MTA që ata mbështesin dhe tē ndikimeve aktuale dhe potenciale tē punës së tyre mbi sigurinë e atyre shërbimeve;

- ii. ketë dhe të mbajë në vazhdimësi njohuri të mjaftueshme të kufijëve përkatës të zbatuara kur kryejnë detyra lidhur me sigurinë;
  - i) Në lidhje me Personelin Inxhiniero-teknik, duhet të ketë evidenca të dokumentuara mbi masat e marra të mjaftueshmërisë dhe kualifikimeve të personelit për të kryer detyrat e tyre lidhur me sigurinë të cilat duhet t'i vihen në dispozicion DPAC-së kur kërkohet.
- Rëndësi e veçantë duhet treguar mbi:
- i. disponueshmërinë e kompetencës së mjaftueshme të personelit të caktuar për detyra operacionale lidhur me sigurinë dhe për pajtueshmërinë me këto kërkesa;
  - ii. skemat dhe politikën e kualifikimit;
  - iii. kompetencën, specializimin dhe rifreskimin e Personelit Inxhiniero-teknik;
  - iv. politikën dhe planet e trainimit;
  - v. regjistrat e trainimit të personelit;
  - vi. masat e marra për mbikqyrjen e personelit të pakualifikuar.
- j) Personeli Inxhiniero-teknik nuk duhet ndërmarrë detyra të ngarkuara operacionale lidhur me sigurinë nëse është e njohur ose e dyshuar që kushtet fizike apo mendore të individëve i bëjnë ata të papërshtatshëm për të ndërmarrë detyra të tillë.
  - k) Nga një pikëpamje sigurie, duhet të përcaktojnë metoda përkatëse për të garantuar që individët e ngarkuar me detyra operacionale lidhur me sigurinë i përbushin këto kërkesa.
  - l) Të gjitha ngjarjet e sigurisë që përfshijnë personelin inxhiniero-teknik pajisjet e menaxhimit të trafikut ajror të aprovuara për përdorim operacional duhet të raportohen tek DPAC.
  - m) Të garantojnë që ekzistojnë evidenca, dhe janë dorëzuar tek DPAC siç kërkohet, mbi kualifikimet dhe kompetencën e personelit inxhiniero-teknik për të ekzekutuar detyrat e tyre operacionale lidhur me sigurinë.
  - n) Çdo njësi SHTA duhet të garantojnë që personeli inxhiniero-teknik përgjegjës për detyrat lidhur me sigurinë, p.sh. operimi ose mirëmbajtja e pajisjeve të MTA të aprovuara për përdorim operacional, është kompetent për të kryer ato detyra dhe përbush kërkeshat mjekësore të aplikueshme.

DPAC, nëpërmjet kësaj rregullore urdhëron që Kurset Fillestare për Kontrollor Trafiku Ajror të përdorura për të trainuar kontrollorët për Shqipërinë, duke filluar nga data 1 Janar 2009, duhet:

- a) Minimalisht, të kënaqë udhëzimet e ECAC mbi Përbajtjen Thelbësore të Përbashkët.
- b) T'i nënshtronhet aprovimit nga DPAC ose nga Autoriteti Civil përkatës nëse kursi është kryer në një Shtet tjeter.

Për të ushtruar përgjegjësitë e tij DPAC, nëpërmjet kësaj rregullore urdhëron personelin individual të Menaxhimit të Trafikut Ajror që duke filluar nga 1 Janar 2009:

#### Kontrollorët e Trafikut Ajror

- a) Një kontrollor trafiku ajror i licensuar duhet të kryejë një shërbim KTA vetëm për të cilin ai/ajo mban një kategori të vlefshme, miratim kategorie dhe miratim njësie përkatësisht për atë shërbim KTA.
- b) Një kontrollor trafiku ajror i licensuar duhet të pajtohet me kërkesat e skemës së kompetencës së njësisë dhe të garantojë që ai/ajo është kompetent për të kryer shërbimet e KTA të shënuara në licënsën ose çertifikatën e kompetencës së tij/saj.
- c) Një kontrollor trafiku ajror i licensuar duhet të pajtohet me çdo kusht që mund të kërkohet nga DPAC kur kompetenca e tij/saj është në dyshim.
- d) Një kontrollor trafiku ajror i licensuar duhet të mbajë një çertifikatë të vlefshme mjekësore të klasit përkatës.
- e) Një kontrollor trafiku ajror i licensuar duhet të informojë menaxherin e njësisë që ai/ajo nuk është më i shëndetshëm për të kryer një shërbim KTA.
- f) Një kontrollor trafiku ajror i licensuar nuk duhet të kryejë një shërbim KTA ndërsa është nën influencën e substancave psikoaktive.
- g) Një kontrollor trafiku ajror i licensuar nuk duhet të ushtrojë privilegjet e licenses ose çertifikatës së kompetencës së tij/saj, kur ka ndonjë rënie të gjendjes shëndetësore e cila mund ta bëjë atë të paaftë për të ushtruar me siguri dhe siç duhet ato privilegje.

#### Student Kontrollorë Trafikut Ajror

- a) Një student kontrollor i trafikut ajror duhet të mbajë një licënsë aktuale "Student Kontrollor i Trafikut Ajror".
- b) Një student kontrollor i trafikut ajror duhet të pajtohet me kërkesat e skemës së kompetencës dhe të garantojë që ai/ajo është kompetent për të ndërmarrë trainim gjatë punës.
- c) Një student kontrollor i trafikut ajror duhet të mbajë një çertifikatë mjekësore të vlefshme për klasin përkatës.
- d) Një student kontrollor i trafikut ajror duhet të informojë menaxherin e njësisë nëse ai/ajo është i shëndetshëm për të kryer një trainim gjatë punës.
- e) Një student kontrollor i trafikut ajror nuk duhet të ndërmarrë një trainim gjatë punës ndërsa është nën influencën e substancave psikoaktive.
- f) Një student kontrollor i trafikut ajror nuk duhet të ndërmarrë një trainim gjatë punës kur ka ndonjë rënie të gjendjes shëndetësore e cila mund ta bëjë atë të paaftë për të kryer me siguri dhe siç duhet atë trainim.

### Personeli Inxhiniero - Teknik

- a) Personeli Inxhiniero - Teknik përgjegjës për detyra lidhur me sigurinë duhet:
  - i. të mos kryejë të tilla detyra po të mos ketë qenë deklaruar që ai/ajo të jetë kompetent dhe ka qenë i autorizuar siç duhet për të vepruar kështu;
  - ii. t'i nënshtronhet ose të fillojë, masat përkatëse për të garantuar kompetence të vazhdueshme;
  - iii. të përmbushë kërkesat mjekësore, nëse është e duhur për detyrën që ka.
- b) Personeli Inxhiniero - Teknik që ndërmerr detyra operacionale lidhur me sigurinë duhet:
  - i. të pajtohet me kërkesat dhe skemat e ofruesit të SHTA për të garantuar kompetencë aktuale dhe në vazhdim;
  - ii. të pajtohet me çdo kusht shtesë që mund të jetë specifikuar herë pas here nga DPAC;
  - iii. të mos ndërmarrë detyra lidhur me sigurinë nëse e di apo dyshon që gjendja e tij fizike apo mendore mund t'a bëjë atë të paaftë për të ndërmarrë detyra të tillë.
  - iv. garantojë që ka njohuri të mjaftueshme për të mundësuar një kuptim të shëndoshë të shërbimeve të MTA që po mbështet dhe të efekteve aktuale dhe potenciale të punës së tij mbi sigurinë e atyre shërbimeve dhe të detyrave lidhur me sigurinë;
  - v. të raportojë sistematikisht dhe në mënyrë të qëndrueshme ngjarjet e sigurisë sipas dispozitave të parashtruara në Rregulloren 2 të këtij Udhëzimi.
- c) Personeli operacional dhe inxhiniero - teknik duhet të nisë të ndërmarrë masat e duhura korriguese nëse kërkesat e mësipërme nuk janë përmbushur.

## SHTOJCA A

### 1. TERMA dhe PËRKUFIZIME

**Ne funksion te ketij Udhezimi termat e me poshtem nenkuptojne:**

**Autoriteti Kombëtar Mbikqyrës (AKM).**

Eshtë ajo pjesë e DPAC-së e autorizuar nga ky Udhëzim i Ministrit të PPTT si organi kompetent i autorizuar për kryerjen e funksionit të mbikqyrjes së Sigurisë në nivel kombëtar, dhe të Shërbimeve të Trafikut Ajror.

**DPAC – Drejtoria e Përgjithshme e Avacionit Civil**

Autoriteti rregulator kompetent në varësi të Ministrisë së Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacioneve dhe është përgjegjës për rregullat dhe rregulloret e sigurisë së avacionit. Një agjensi që është nën vartësinë e Ministrisë së Ekonomisë dhe, Ministrisë së Punëve Publike transportit dhe Telekomunikacionit, dhe dhe përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të Menaxhimit të Trafikut Ajror.

**ANTA sh.a.**

Shërbimet e navigimit ajror; komunikimi; shërbimet e navigimit dhe vëzhgimit, shërbimi meteorologjik i navigimin ajror; dhe shërbimin e informacionit aeronautik.

**Shërbimet e Navigimit Ajror (SHNA)**

Menaxhimi i Trafikut Ajror. Bashkësia e veprimtarisë në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATFM) dhe ato funksione te avionit në ajër të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit.

**Manaxhimi i Trafikut Ajror (MTA))**

Një organizatë përgjegjëse dhe e autorizuar për të siguruar dhe kryer shërbime të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA).

**Ofruesi i shërbimeve MTA [Ref.: SRC-RTF]**

Një term i përgjithshëm që përbledh shërbimet e ndryshme të informacionit mbi fluturimin, shërbimin e sinjalizimit, shërbimi konsultativ i trafikut ajror, shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (i kontrollit të ajrit, kontrollit të afrit apo të kontrollit të aerodromit)

**Shërbimi i Trafikut Ajror (SHTA) [Ref.: ICAO Annex 2 & ICAO DOC 9569]**

**Shërbimi i Kontrollit të Trafikut Ajror (KTA) [Ref.: ICAO Annex 11 and ICAO DOC 9713]**

Një shërbim i siguruar për qëllimin e: a) parandalimit të përplasjeve:

- a. midis avionave dhe
  - b. midis avionit dhe objekteve penguese mbi zonën e manovrimit dhe
- b) lehtësimit, mbarëvajtjes së saktë dhe menaxhimit të fluksit të trafikut ajror

**Kërkesat e Përbashkëta.**

**Nje Qiell i Vetëm European (QVE)**

**Pajisjet teknike të Menaxhimit të Trafikut Ajror të aprovuar për përdorim operacional.**

Kërkesa të Rregullores së (KE) që duhet të përmbushë një Ofrues SHNA që të certifikohet në ofrimin e shërbimit.

Një koncept dhe paketë rregulloresh mbështetëse për operim të zbutur në sistemet e trafikut ajror ndërlidhur me pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në shërbimet navigacionale ajoore për mundësimin e përdorimit optimal të hapësirës ajoore Evropiane dhe pajtushmërine, nivelin e lartë të sigurisë në udhëtimet ajoore ,duke ju përmbajtur interesave të përgjithshme të shërbimeve navigacionale ajoore, përfshirjen e detyrimeve për shërbimin publik. Ofrimi i shërbimit duhet të zbatohet me standartet më të larta të përgjegjesës dhe kompetencës.

Të gjitha sistemet inxhinierike, mjetet apo pajisjet që kanë qenë zgjedhur për t'u përdorur operacionalisht ose direkt nga përdoruesit e hapësirës ajoore (pajisjet tokësore të navigimit) ose janë përdorur në dispozitën e shërbimeve operacionale të menaxhimit të trafikut ajror.

*Shënim: Këto përfshijnë sistemet, mjetet dhe pajisjet e përdorura apo të kqyrura nga ANTA sh.a. dhe i shërbejnë qëllimit të navigacionit ajror, pavarësisht nëse ato janë përdorur për të përmbushur detyrat e përfshira në menaxhimin e trafikut ajror dhe kërkesat e tij.*

Persona të caktuar për të ekzekutuar direkt detyra në lidhje me kushtet e shërbimit Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA).

**Personeli i shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror [Ref.: EUROCONTROL]**

**Personeli inxhiniero-teknik që ndërmerr detyra lidhur me sigurinë operacionale**

Personeli që operon dhe mirëmban teknikën dhe gjithë pajisjet elektronike të Menaxhimit të Trafikut Ajror të aprovara për përdorim operacional.

*Shënim: ky përkufizim nuk është parashikuar të mbulojë pajisjet e tjera lidhur me funksione të tilla si: hartimi, testimi, projektimi, mandatimi dhe trajnimi institucional.*

**ESARR (EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement) Rregullore**

Kerkesat Rregullatore të Sigurise të Eurokontrollit.

Përvetësimi, dekretimi dhe vënia në zbatim i rregullave për arritjen e objektivave të shpallura nga ata tek të cilët aplikohet procesi rregulator.

Një trajtim sistematik dhe i hollësishëm që përcakton aktivitetet me anë të të cilave menaxhimi i sigurisë është ndërmarrë nga një autoritet i emëruar në mënyrë që të arrihet siguria e pranueshme dhe e tolerueshme.

Kushti zyrtar i caktuar nga rregulatori i sigurisë i lidhur me specifikimin, i cili nëse pajtohesh me të, do të të çojë drejt njohjes dhe respektimit të kompetencës së sigurisë.

Një plan i kërkuar nga DPAC, i krijuar nga njësia operacionale e Kontrollit të Trafikut Ajror dhe të aprovuar nga DPAC, për të garantuar objektivat e trajnimit të strukturuar në mënyrë që personeli të mund të realizojë dhe ruajë standartet e vlefshme për të kënaqur kërkesat e skemës së njësisë kompetente.

Futja në praktikë e aftësive të fituara më parë, nën mbikqyrjen e një përsori të kualifikuar, në një situatë reale të mirëmbajtjes dhe instalimit të pajisjeve dhe sistemeve të Kontrollit të Trafikut Ajror.

Një shprehje e përdorur në ESARR 5 me të njëjtin kuptim si "çertifikata e kompetencës dhe licencës", "licencë ose çertifikatë" dhe "licencë" e përdorur në ICAO Annex 1 dhe Konventën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

Një PITSLA i kualifikuar me një licencë PITSLA të miratuar, me kualifikime që lejojnë poseduesin e saj të ushtrojë aktivitete mirëmbajtëse dhe instaluese në rrëthana operacionale për të cilën disponon nivelin (klasën) e licencës.

Kursi fillesttar bazë quhet programi i detajuar

**Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë (SMS)**

**Kërkesë-Rregullorja e Sigurisë**

**Plani i Njësisë së Trajnimit (PNJT)**

**Trajnimi në Vedin e punës**

**Çertifikata e Kompetencës/Kompetenca [Ref.: ICAO Annex 1]**

**Instruktori i Trajnimit në Vedin e Punës**

**Dokumenti fillesttar bazë**

teorik lokal dhe/ose në shkolla të specializuara ku PIT merr njojuritë bazë teorike dhe elementet praktike (Simulator) të Shërbimit të Trafikut Ajror dhe sistemeve të tij.

### **Licenca e PITSHTA**

Një licencë e lëshuar për një PIT të ANTA sh.a. mbas përfundimit me sukses të trajnimit fillestar të njojurive për sistemet dhe pajisjet e shërbimeve të trafikut ajror. Kjo Licencë i lejon mbajtësit të saj të nisë trajnimin në postin e punës të sistemeve KNS/MTA në kondita akademike dhe reale të SHTA nën mbikqyrjen e një Instruktori PIT. *Shënim: Faza e trajnimit bazë për dokumentin fillestar përfundon me lëshimin e Licensës për PITSHTA me nivelin përkatës, ku është autorizuar të punojë për detyra specifike të përcaktuara në licencë. Normalisht lëshimi i licencës bazë të PITSHTA autorizon personin mbajtës të saj të punojë në shërbime monitoruese në sistemet KNS/MTA dhe të kryejë matjet profilaktike rutinë ditore, mujore dhe vjetore sipas përcaktimeve në manualet respektive të sistemeve..*

### **Kompetenca**

Njojuritë e nevojshme, aftësitë dhe eksperiencia për të kryer shërbimet elektronike të matjeve, adaptimeve, instalimeve dhe vlerësimeve të pasojave në sistemet dhe paisjet e kontrollit të trafikut ajror të vlefshme, të përcaktuara në një licencë të PITSHTA.

### **Miratimi**

- Miratimi i Licencës
- Miratimi i Nivelit (Klasit)
- Miratimi i Njësisë

### **Miratimi i licencës.**

Një dëshmi specifike e futur në licencën e PITSHTA, si pjesë përbërëse e tij, që dëshmon një kualifikim specialisti të shoqëruar me nivelet e vlefshme të licencës.

### **Vlefshmëria**

Periudha kohore dhe procesi i saj brenda të cilit është i vlefshëm një nivel.

### **Vlerësimi mjekësor**

Dëshmia që lëshohet nga një shtet kontraktues (i ICAO), me anë të së cilës një posedues licence përmbush kërkësat specifike mjekësore. Kjo lëshohet duke ndjekur nga Autoriteti i Licencimit, vlerësimin e kontrollit mjekësor të egzaminuesit mjekësor të përcaktuar për aplikantët që licencohen.

### **Trafik i Përgjithshëm Ajror (GAT)**

Përfshin të gjithë fluturimet që kryhen në përputhje me rregullat dhe procedurat e ICAO.

GAT mund të përfshijë edhe avionat ushtarak qe zbatojne rregullat e ICAO.

### Trafik Ajror Operacional (OAT)

Përbledh të gjithë fluturimet që nuk përputhen me rregullat e vendosura për GAT dhe për të cilat autoriteti ka vendosur rregulla e procedura speciale.OAT mund të përbledhë edhe fluturime civile të tillë si fluturime prove te cilat kërkojnë disa devijime nga rregullat e kërkesat e ICAO.

## SHKURTIME

- |               |   |
|---------------|---|
| 1. AKM        | - Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës              |
| 2. SHNA       | - Shërbimi i Navigimit Ajror                  |
| 3. SHTA       | - Shërbimi i Trafikut Ajror                   |
| 4. SHKTA      | - Shërbimi i Kontrollit të Trafikut Ajror     |
| 5. KTA        | - Kontrolli i Tafikut Ajror                   |
| 6. KE         | - Komisioni Evropian                          |
| 7. DPAC       | - Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil |
| 8. ANTA sh.a. | - Agjensia Nacionale e Trafikut Ajror         |
| 9. MTA        | - Menaxhimi i Trafikut Ajror                  |
| 10.PITSHTA    | - Personeli Inxhiniero –Teknik i SHTA         |
| 11.PIT        | - Personel Inxhiniero-Teknika                 |
| 12.AL         | - Autoriteti i Liçensimit                     |