



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

Autoriteti i Aviacionit Civil i Shqipërisë



MANUAL UDHËZUES

Nr 41 08-01-2019

**Për LIÇENSIMIN
E PERSONELIT KONTROLLOR TË TRAFIKUT AJROR DHE CERTIFIKIMIT TË ORGANIZATAVE TË TRAJNIMIT**

*Ky dokument është lëshuar si material udhëzues për liçensimin e kontrollorëve të trafikut ajror nga
Autoriteti i Liçensimit të AAC dhe organizatave të trajnimit.*

TETOR 2018

Hyrje

Ky dokument është pronë e:

Autoritetit të Aviacionit Civil të Shqipërisë

Rr. Sulejman Delvina, Nr. 1
Pranë Parkut të Delegacioneve
Tiranë / Shqipëri
Po Box 205

Ndalohet çdo riprodhim ose ndryshim i këtij materiali, pa pëlqim me shkrim.

Shpërndarja e paautorizuar e këtij manuali ose pjesëve të tij, jashtë shpërndarjes zyrtare, sipas përkufizimit të këtij dokumenti, do të cilësohet si shkelje e procedurave të AAC-së dhe do të trajtohet përkatësisht me punonjësin përgjegjës.

Ky individ mund t'i nënshtrohet procedimit ligjor nga institucionet përkatëse ligjore.

Për Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar

Drejt看 Ekzekutiv

PARATHËNIE

Ky dokument është hartuar në përputhje me: Ligjin Nr.10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar,
Udhëzimi Nr.4, datë 27.3.2009, i Ministrit të MPPT, Kapitulli i 8 “Mbi Proçedurat për Mbikëqyrjen e Sugirisë në Ofruesit e Shërbimeve të Navigimit Ajror”,
Udhëzimi Nr 21, datë 16/10/2008, i Ministrit të MPPT, Për kriteret për seleksionimin, trajnimin dhe liçensimin e personelit kontrollor i trafikut ajror,
Urdhri Nr 117 datë 23.10.2012 “PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR”.

Ky dokument përshkruan kërkesat dhe standartet për liçensimin e kontrollorëve të trafikut ajror në Republikën e Shqipërisë nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe certifikimin e organizatave të trajnimit të kontrollorëve.

Ky version është një amendim i versionit të mëparshëm dhe është prodhuar nga Administrata e Kontrollit të personelit të Trafikut Ajror të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar bazuar mbi versionin e mëparshëm, botim i vitit 2010, dhe përfshin të gjitha kërkesat dhe standartet e reja të rishikuara dhe të propozuara nga Komisioni Europian dhe Përmbajtja Thelbësore e Përbashkët për një liçensë unike evropiane.

Fjalë kyçe

Kontrollor i Trafikut Ajror
Vlefshmëria e Rangut
Autoriteti i Liçensimit
Standartet Mjekësore
Kompetenca
Vërtetim Liçense

Kontakti i informacionit

Drejtoria e Mbikëqyrjes së SHNA

Statusi i synuar i arritshëm nëpërmjet;

Website: www.aaa.gov.al

Shënim. Për të ruajtur orgjinalitetin profesional dhe kuptimshmërinë teknike të termave disa terma janë shoqëruar me përcaktimin orgjinal në gjuhën angleze të vendosura në kllapa.

LISTA E FAQEVE EKZISTUESE

Kapitulli	Faqe	Rishikimi	Datë		Kapitulli	Faqe	Rishikimi	Datë
3.0		Ndryshim i të gjithë dokumentit						
3.1		(Amendim i versionit 3.0)						
	Fq.88	Ndryshimi i formularit të aplikimit të KTA.						
	Fq.91	Ndryshimi i formatit të Licences se KTA.						
	Fq.96	Ndryshimi i formatit të Licences se SKTA.						
	Fq.116	Shtimi i formatit të Aplikimit për OT dhe modeli i certifikates						
<u>3.11</u>		<u>Ndryshimi i formatit</u>						<u>22.10.2018</u>

	Emri dhe pozicioni	Datë	Nënshkrimi
Përgatitur nga:	Inspektor PËRGJEGJËS, Samanda Sulaj, Juxhin Decka		
Rishikuar:	Drejtor i Drejtorisë, Arben Sula		
Kontrolluar nga:	SKRC, Selma Pagria		
Miratuar nga:	Drejtor Ekzekutiv, Krislen Keri		

LISTA E SHPËRNDARJES

Përdoruesi	Media/Mediumi	Dokumenti Original	Sasia
Arkivi	Arkiva e AAC	Original	1
	DMSHLA		1
	DSHM		1
	AAC database	CD	1

SHKURTIME

Në këtë manual do të përdoren shkurtime të mëposhtëme, të cilat do të nënkuptojnë:

Termi	Përkufizimi
<i>Autoriteti i Aviacionit Civil</i>	Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Shqipërisë
<i>SHLA</i>	Shërbimet e Lundrimit Ajror – shërbimet e trafikut ajror; komunikimi, shërbimet e lundrimit dhe mbikëqyrjes; shërbimet meteorologjike për navigimin ajror; dhe shërbimet e informacionit aeronautik.
<i>Ofruesi i SHLA</i>	SHLA-të ofrohen nga ofrues të pavarur, të cilët përcaktohen, çertifikohen dhe mbikëqyren nga AAC-ja, ku shërbimet e lundrimit ajror (SHLA) përfshijnë menaxhimin e trafikut ajror (në vazhdim MTA), komunikimin, lundrimin dhe mbikëqyrjen elektronike (në vazhdim KLME), shërbimet meteorologjike për lundrimin ajror (në vazhdim SHMNA) dhe shërbimet e informimit aeronautik (në vazhdim SHIA).
<i>Trajnimi i njësisë</i>	Trajnimi Fillestar përfshin tema teknike, teorike dhe praktike të Kontrollit të Trafikut Ajror duke përfshirë trajnimin praktik të kryer mbi simulatorë. Objekti i Trajnimit Fillestar është të përgatisë një kandidat për Para-Trajnim Në Vendin e punës (pre-OJT) tek një Njësi e KTA. Trajtimi Fillestar është i ndarë në dy faza: - o Trajnim Bazë (Basic Training) Trajnim i planifikuar për të dhënë njohuritë dhe aftësitë themelore, që do t'i vlejë kandidatin për Kontrollor Trafiku Ajror për të përparuar drejt një trajnimi të specializuar KTA. - o Trajnim për Kategorinë (Rating Training - training in the rating discipline) Trajtimi i specializuar për kandidatin për KTA dhe për KTA, për t'i dhënë atij/asaj njohuri dhe për të fituar aftësitë përkatëse në lidhje me një kategori pune dhe në përputhje me disiplinën e ndjekur në mjedisin e Shërbimit të Trafikut Ajror.
<i>Trajnimi i Vazhdimësisë</i>	Stadi që pason Trajnimin Fillestar gjatë të cilit njohuritë dhe kuptimshmëritë specifike teorike në pozicionin e punës do t'i

	transmentohen kontrollorët në trajnim praktik, duke përdorur një llojshmëri metodash dhe gjatë të cilit do të zhvillohen aftësitë nëpërmjet përdorimit të simulimeve specifike në vendin e punës.
<i>CTL (Certified Team Leader)</i>	
<i>ADI/TWR</i>	
<i>APS</i>	
<i>ACS</i>	
<i>EASA</i>	Agjencia e Sigurisë së Aviacionit Evropian
<i>EC</i>	Komisioni Evropian
<i>FIR</i>	Kërkesat e rregullatorit të sigurisë sipas EUROCONTROL, të transpozuar në legjislacionin kombëtar: • Udhëzim i Ministrit të Transporteve Nr. 19 datë 16-10-2008 • Udhëzim i Ministrit të Transporteve Nr. 20 datë 16-10-2008 • Udhëzim i Ministrit të Transporteve Nr. 21 datë 16-10-2008 • Udhëzim i Ministrit të Transporteve Nr. 22 datë 16-10-2008 • Udhëzim i Ministrit të Transporteve Nr. 9 datë 03-06-2010
<i>EU</i>	Bashkimi Evropian
<i>Plan i Trajnimit të njësisë (UTP)</i>	Një plan i krijuar nga një njësi ATC operacionale dhe aprovuar nga autoriteti i përcaktuar, për të dhënë trajnim të strukturuar mbi objektiva të caktuara në mënyrë që personeli mund të arrijë dhe të mbajë standartet dhe plotësimin e kërkesave sipas skemës së kompetencave të njësisë.
<i>Autoriteti i Liçensimit (Licensing Authority)</i>	Eshte Autoriteti i Aviacionit Civil, ose nje ent i pavarur i autorizuar sic duhet nga AAC, përgjegjës për lëshimin e liçensave për studentët dhe kontrollorët e trafikut ajror. <i>Shënim: Sipas termave të Urdhwrin Nr 117 datw 23.10.2012 “PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR” të Ministrit të MPPT është e kuptueshme që përkufizimi për këtë Autoritet përfshin përgjegjësitë e Autoritetit të Liçensimit siç përkufizohet në Aneksin 1 të ICAO si vijon:</i> <i>a) vlerësimi i kualifikimeve të një aplikanti për të mbajtur një liçensë</i>

	<i>ose kategori;</i> <i>b) lëshimi dhe vërtetimi i liçensave dhe kategorive;</i> <i>c) emërimi dhe autorizimi i personave të aprovuar;</i> <i>d) aprovimi i kurseve të trajnimit;</i> <i>e) aprovimi i përdorimit të trajnuesve artificialë;</i> <i>f) dhënia e vlefshmërisë së lëshuar nga Shtetet e tjera kontraktuese</i>
<i>Miratimi (Endorsement)</i>	Një e shënim në liçensën e KTA që tregon Njësinë e kontrollit të trafikut ajror dhe pozicionin operacional ose sektorin tek i cili kontrollori mund të ushtrojë privilegjet e kategorisë ose kategorive të vlefshme të përfshira në liçensën e KTA. Miratimet ndahen në tre kategori si mëposhtë: • miratimi i liçensës, • miratimi i kategorisë, • miratimi i Njesisë. Përkufizimet e këtyre miratimeve janë listuar më poshtë dhe një shpjegim për përdorimin e tyre gjendet në Seksionin 5.6 deri 5.8 të këtij Manuali. (Shënim: Autoritetet individuale të Liçensimit mund të dëshirojnë që ta zgjerojnë procedurën miratimit të liçensës për të përfshirë edhe funksione, procedura të tjera ose praktika pune të tilla si Supervizor ose Ekzaminues- Ai që merr në provim).

Tabela e Përmbajtjes

HYRJE.....	2
Parathënie.....	3
Lista e faqeve ekzistuese.....	4
SHKURTIME.....	5
Përmbledhje ekzekutive.....	14
1. PARATHËNIE.....	16
1.1 Bordi Përgjegjës	16
1.2 Ndryshimet.....	16
1.3 Format i këtij Dokumenti.....	16
1.4 Këshillim i përgjithshëm.....	17
2. HYRJE.....	18
2.1 Qëllimi	18
2.2 Fusha e zbatimit.....	18
3. REFERENCA.....	20
4. PËRKUFIZIME DHE SHKURTIME & AKRONIME.....	22
4.1 Përkufizime.....	22
4.2 Shkurtime dhe Akronime.....	31
5. KONCEPTI DHE STRUKTURA E LIÇENSIMIT TË KONTROLLORIT TË TRAFIKUT AJROR.....	34
5.1 Hyrje.....	34
5.2 Manuali i Liçensimit të Personelit – Kontrollor të Trafikut Ajror.....	34
5.3 Qëllimi i një Liçense.....	35
5.4 Liçenca.Student Kontrollor i Trafikut Ajror.....	36
5.5 Liçenca.Kontrollor i Trafikut Ajror dhe Kategoritë shoqëruese të saj.....	36
5.6 Miratimet e kategorive.(Ratings Endorsement).....	37
5.7 Miratimet e Njesisë (Unit Endorsements).....	37
5.8 Miratimi i Liçensës (Licence Endorsement).....	37
5.9 Lëshimi i një Liçense Kontrollori Trafiku Ajror.....	38
5.10 Lëshimi i Miratimeve Shtesë të Njesisë.....	38
5.11 Lëshimi i kategorive shtesë (Ratings) dhe Miratimeve të Kategorive.....	38
5.12 Zhvendosja tek një Njësi e Re.....	38
5.13 Mbajtja e Regjistrave të Kategorive dhe Miratimeve.....	39
5.14 Mbrojtja e Liçencës së Kontrollorit të Trafikut Ajror.....	39

5.15	Poseduesi i Liçensës.....	39
5.16	Skema algoritmike e demonstrimit të Konceptit të Liçensimit.....	39
5.17	Përgjegjësia Shtetërore e Autoritetit të Aviacionit Civil.....	41
6.	KATEGORITË (RATINGS) DHE MIRATIMET (ENDORSEMENTS)	
E KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR.....	43	
6.1	Baza Rregullatore.....	43
6.1.1	Kërkesa.....	43
6.2	Kuadri Rregullator.....	43
6.3	Ndryshimet me ICAO	44
6.4	Procedurat e Liçensimit.....	44
6.4.1	Përzgjedhja e kandidatëve për Kontrollorë të Trafikut Ajror.....	44
6.4.2	Trajnimi i Kontrollorëve të Trafikut Ajror.....	45
6.5	Kategoritë (Ratings) dhe Miratimet (Endorsements).....	46
6.5.1	Kërkesa.....	46
6.5.2	Kontrolli Vizual i Aerodromit (Aerodrome Control Visual Rating).....	47
6.5.3	Kontrolli i Aerodromit me Instrument (Aerodrome Control Instrument Rating).....	47
6.5.3.1	Miratimet e kategorisë (Rating Endorsements)	48
6.5.4	Kontrolli Procedural i Afrimit (Approach Control Rating).....	50
6.5.5	Kontrolli i Afrimit me Survejim (Approach Control Surveillance Rating).....	51
6.5.5.1	Miratimet e Kategorisë Kontrolli i Afrimit me Survejim.....	51
6.5.6	Kontrolli Procedural i Zonës (Area Control Procedural Rating).....	54
6.5.7	Kontrolli me Survejim i Zonës (Area Control Surveillance Rating).....	55
6.5.7.1	Miratimet e Kategorisë (Rating Endorsements)	55
7.	LIÇENSIMI I KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR.....	58
7.1	Kontrollori i Trafikut Ajror.....	58
7.1.1	Kërkesa.....	58
7.1.2	Udhëzim.....	58
7.2	Student Kontrollori i Trafikut Ajror.....	59
7.2.1	Kërkesa.....	59
7.2.2	Udhëzim.....	59
7.3	Kontrollor i Trafikut Ajror në Trajnim.....	59
7.3.1	Kërkesa	59
7.3.2	Udhëzim.....	60
7.4	Miratim i Liçensës Instruktor Trajnimi Gjatë Punës (OJT Licence Endorsement).....	61
7.4.1	Kërkesa	61
7.4.2	Udhëzim.....	61
7.5	Miratimi i Liçensës mbi aftësinë në gjuhën Angleze	62

7.6	Miratimi i Liçensës Vlerësues për Kontrollorin e Trafikut Ajror	63
8.	RREGULLORJA E SIGURISË PËR PROCEDURAT E TRAJNIMIT	
	TË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR.....	65
8.1	Hyrje	65
8.2	Rregullorja e Trajnimit të KTA.....	65
8.2.1	Kërkesa	65
8.3	Trajnimi Fillestar.....	65
8.3.1	Kërkesa	66
8.3.2	Udhëzim	66
8.4	Trajnimi tek Njësitë e Kontrollit të Trafikut Ajror (ATC Units)	67
8.4.1	Plani i Trajnimit të Njësisë (Unit Training Plan).....	67
8.4.1.1	Kërkesa	67
8.4.1.2	Udhëzim	68
8.4.2	Trajnimi tek Njësia (Unit Training)	68
8.4.3	Trajnimi Tranzitiv (Transitional Training).....	69
8.4.3.1	Kërkesa	69
8.4.4	Paratrajnimi në vendin e punës (Pre- On-the-Job Training).....	70
8.4.4.1	Kërkesa	70
8.4.5	Trajnimi në vendin e -the-Job Training)	70
8.4.5.1	Kërkesa	70
8.4.5.2	Udhëzim	70
8.4.6	Aprovimi i Personelit Rregullator	71
8.4.6.1	Kërkesa	71
8.4.6.2	Udhëzim	72
9.	RREGULLORJA E SIGURISË SË PROCEDURAVE TË KONTROLLITË TRAFIKUT AJROR – KOMPETENCA.....	73
9.1	Kompetenca e Kategorisë (Rating Competence)	73
9.1.1	Kërkesa	73
9.2	Ruajtja e Kompetencës (Maintenance of Competence)	73
9.2.1	Kërkesa	74
9.3	Eksperienca e aktuale	74
9.3.1	Kërkesa	74
9.3.2	Udhëzim	75
9.4	Kërkesa për OJTI(ITVP)	75
9.4.1	Kërkesa	75
9.4.2	Udhëzim	75
10.	MBROJTJA E LIÇENSËS	77

10.1	Mbrojtja rutinë	77
10.1.1	Kërkesa	77
10.1.2	Udhëzim	77
10.2	Kategoria e pa ushtruar (Non-exercised Rating).....	78
10.2.1	Kërkesa	78
10.2.2	Udhëzim	78
11.	PEZULLIMI DHE ANULIMI I LIÇENCËS SË KTA	79
11.1	Hyrje	79
11.1.1	Kërkesa	79
11.1.2	Udhëzim	79
11.2	Tërheqja nga ushtrimi i detyrës	79
11.2.1	Kërkesa	80
11.2.2	Udhëzim	80
11.3	Pezullimi i një Liçense KTA ose Kategorive dhe Miratimeve Shoqëruese të saj.....	81
11.3.1	Kërkesa	81
11.3.2	Udhëzim	81
11.4	Anulimi i një Liçense KTA ose Kategorive dhe Miratimeve Shoqëruese të saj	82
11.4.1	Kërkesa	82
11.4.2	Udhëzim	82
11.5	Heqja e Miratimeve të Njësisë	82
12.	RREGULLORJA E SIGURISË SË PROCEDURAVE TË	
	KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR – SHËNDETI MJEKSOR	86
12.1	Të Përgjithshme	86
12.2	Mbajtësit e Liçensës Student Kontrollor të Trafikut Ajror dhe KTA	86
12.2.1	Kërkesa	86
12.2.2	Udhëzim	88
12.3	Plagosje, Sëmundje dhe Shtatëzani, Renia e Shendetit.....	88
12.3.1	Kërkesa	88
12.3.2	Udhëzim.....	89
12.4	Substancat Psikoaktive (pjetet alkoolike dhe drogat dhe ilaçet problematike).....	90
12.4.1	Kërkesa	90
12.4.2	Udhëzim.....	91
12.5	Apelimi kunder ekzaminimit mjekesor.....	91
13.	ADMINISTRATA E LIÇENSIMIT TË KTA	92
13.1	Administrimi i Liçensave.....	92
13.1.1	Kërkesa.....	92
13.1.2	Udhëzim.....	93

13.1.2.1 Dosjet Personale.....	93
13.1.2.2 Dosjet e Liçensave	93
13.1.2.3 Të Përgjithshme	94
13.1.2.4 Dhënia e Informacionit	94
ANEKSI A: UDHËZIM PËR PROÇEDURAT E ADMINISTRIMIT DHE	
LËSHIMIT TË LIÇENSAVE PËR STUDENT DHE KONTROLLOR TRAFIKU AJROR	95
A1 Hyrje	95
A2 Objektivat e Proçedurave të Administrimit të Liçensës	95
A3 Personeli dhe Funksionet e Administratës së Liçensimit	96
A4 Dosjet dhe baza e të Dhënave për Liçensimin	97
A5 Përpunimi i Aplikimeve për Liçensim dhe Skema e Pagesave	103
A6 Pezullimi dhe Anulimi i Liçensës, Kategorive, Miratimeve të Kategorisë dhe të Njësise	109
A7 Kontrolli i Cilësisë	109
A8 Mbrojtja e Liçensës	110
A9 Dhënia e Informacionit	111
ANEKSI B: SHEMBULL I FORMULARIT TË APLIKIMIT	111
ANEKSI C: FORMATI LIÇENSËS SË KTA	115
ANEKSI D: FORMATI LIÇENSËS SË STUDENT KTA.....	123
ANEKSI E:Procedura e Apelimit për Egzaminimin mjekesor.....	127
Kërkesa për organizatat e trajnimit.....	129
Aneksi I ,Pershkrimi i organizatës së trajnimit.....	148
Aneksi II,Tipet e trajnimeve.....	149
Aneksi III ,Permbajtja e përgjithshme e planit certifikues.....	154
Aneksi IV, Njohja e aplikimit për certifikim.....	155
Aneksi V,Check listat.....	155
Aneksi VI, Udhëzues për metodat e verifikimit të përputhjes me kërkesat e perbashketa.....	159
Aneksi VII,Plani i trajnimeve të njësive.....	160
Aneksi VIII,Trajnimi i vazhdueshëm.....	163
Aneksi IX,.....	165
Konfigurimi i dokumentit.....	166

PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Ky dokument është hartuar nga Sektori i Kontrollit të Personelittë KTA në Drejtorinë e Mbikëqyrjes së Shërbimeve të Navigimit Ajror në Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar, për Liçensimin e Studentëve dhe Kontrollorëve të Trafikut Ajror organizatat Ofruese të Shërbimeve të Navigimit Ajror në hapësirën ajrore nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë

Për të rregulluar punën e specialistëve të Shërbimeve të Trafikut Ajror në Organizatën e Ofruesit të Shërbimeve të Trafikut Ajror në Shqipëri, Shoqatën e Kontrollorëve të Trafikut Ajror, për të ndërtuar një skemë trajnimi dhe liçensimi për KTA konform kërkesave dhe standarteve kombëtare dhe ndërkombëtare ICAO, EUROCONTROL dhe Përmbajtjes Thelbësore të Përbashkët.

Ky dokument pranohet si material rregullativ për t'u publikuar dhe shpërndarë.

Përmbajtja e këtij dokumenti bazohet mbi kërkesat rregullative të sigurisë për shërbimet e menaxhimit të trafikut ajror të miratuara me VKM Nr.401, datë 16/07/2007.

Termet e referencës janë:

1. Rishikimi i dispozitave të Manualit të Liçensimit në intervale të rregullta kohore, nën dritën e:

- Kërkesave rregullatore të sigurisë
- Standarteve të EUROCONTROL
- Kërkesave që lindin gjatë implemetimit të standarteve
- Zhvillimeve operacionale dhe teknologjike në MTA
- Urdhri i Ministrit Nr 117 datw 23.10.2012 “PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR
- Vendimi i Këshillit të Ministrave Nr. 492, datë 30.6.2005 “Për caktimin e tarifave të shërbimeve dhe mënyrën e ndarjes së të ardhurave që realizohen në aviacionin civil”

dhe dhënia e rekomandimeve për ndonjë modifikim të nevojshëm.

2. Prodhimi i Botimit 3.0të Manualit të Liçensimit të KTA bazuar mbi Manualin Evropian të Liçensimit të Personelit Kontrollorë të Trafikut Ajror, i cili përmbush të gjitha kërkesat e detyrueshme të EC 805/2011dhe materialeve dhe udhëzimeve përkatëse për implementimin e tyre.

Ky dokument gjithashtu përmban edhe disa përkufizime shtesë.

Faqe e lënë qëllimisht bosh

1. PARATHËNIE

1.1 Bordi Përgjegjës

, Republika e Shqipërisë, si anëtarë e Organizatës Botërore të Aviacionit Civil (ICAO) dhe firmëtarë të Konventës së Çikagos përputhet me standartet e publikuara në Aneksin e Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar. Legjislacioni i Shtetit Shqiptar autorizon Autoritetin e Aviacionit Civil të vërë në zbatim Konventën e Çikagos. Ky dokument përbën implementimin e dokumentave të Konferencës Evropiane të Aviacionit Civil, e atyre pjesëve të ICAO SARPs (Standards and Recommended Practices) - Aneksi 1: Liçensimi i Personelit, i cili lidhet edhe me liçensimin e kontrollorëve të trafikut ajror që i referohet kryesisht elementeve të Shërbimeve të Trafikut Ajror në të gjithë kuadrin Menaxhimit të trafikut Ajror dhe irregullores EC 805/2011, implementuar me Urdhërin e Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit Nr 117 datw 23.10.2012 “PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR të aplikueshëm në hapësirën ajrore Shqiptare.

Drejtoria e Mbikëqyrjes së Shërbimeve të Navigimit Ajror është përcaktuar të jetë bordi përgjegjës për mbikëqyrjen e zbatimit të një politike të harmonizuar dhe standarteve për trajnimin dhe liçensimin e kontrollorëve të trafikut ajror në Republikën e Shqipërisë.

1.2 Ndryshimet

Ky manual ndryshon nga Aneksi 1 i ICAO në një numër çështjesh, ndryshimet të cilat i bëhen të njohura ICAO për vënien në zbatim të kërkesave të këtij Manuali. Kërkesat e përcaktuara në këtë manual janë më të forta se ato të vendosura në Aneksin 1 të ICAO.

1.3 Format i këtij Dokumenti

Dokumenti është hartuar me kërkesë të Autoritetit i cituar në fillim të çdo seksioni, i pasuar nga një udhëzim i përgjithshëm me anë të të cilit ajo kërkesë mund të plotësohet.

Atje ku ky dokument i referohet si “Autoriteti” do të nënkuptojë Organin përgjegjës për implementimin e kërkesave, AAC..

Kërkesat e parashtruara në këtë dokument paraqesin standartet minimale për liçensimin e kontrollorëve të trafikut ajror në Republikën e Shqipërisë, si edhe lejon aplikimin e disa kërkesave shtesë sipas nevojave specifike të sigurisë.

Gjithsesi, është e kuptueshme që kërkesat shtesë bëhen në bazë të legjislacionit kombëtar në fuqi.

Udhëzimi përkatës që shoqëron çdo temë jep shembuj sipas të cilave mund të plotësohet një kërkesë.

Kur i referohet “Autoritetit Shtetëror të Liçensimit” ose “Autoritetit të Liçensimit”, do të thotë që i referohet Drejtoria e Mbikëqyrjes së Shërbimeve të Navigimit Ajror e emëruar si Autoriteti i Liçensimit të kontrollorëve të trafikut ajror në Republikën e Shqipërisë, që është emëruar për të kryer veprimin e liçensimit.

Për efekt thjeshtësie, çdo referencë këtu në këtë dokument është në gjininë mashkullore por mund të merret duke nënkuptuar edhe gjininë femërore.

1.4 Këshillim i përgjithshëm

Kurset e aprovuara të trajnimit për kontrollorët e trafikut ajror ofrohen nga një numër kolegësh, akademish apo institutesh trajnimi. Rekomandohet që vetë Shtetet që i disponojnë, në mënyrë individuale, të bëjnë publike detajet e ambjenteve dhe mjeteve të trajnimit dhe kërkesave arsimore të përcaktuara në këtë Manual, të cilat duhet të jenë konform kërkesave të Komisionit Europian dhe Eurokontrollitmbi Përmbajtjen Thelbësore të Përbashkët dhe duhet të miratohen nga Autoriteti i Liçensimiti Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar.

Në rastin kur vetë Shteti Shqiptar nuk disponon kolegje, akademi apo institute trajnimi për kontrollorë të trafikut ajror, atëherë ai duhet të shfrytëzojë institucionet përkatëse të trajnimit të liçensuara, aprovuara dhe të çertifikuara nga Autoritetet përkatëse të Aviacionit Civil në një nga vendet anëtare të Bashkimit Evropian dhe të Eurokontrollit.

Një kopje e dokumentacionit të institutit të trajnimit të përzgjedhur nga ALBCONTROL sh.a. për trajnimin e kontrollorëve të trafikut ajror duhet të ndodhet në arkivën e Autoritetit të Mbikëqyrjes së Shërbimeve të Navigimit Ajror.

2. HYRJE

2.1 Qëllimi

Qëllimi i këtij manuali është plotësimi i procedurave dhe rregullave të cituara në Urdherin e MPPT Nr 117 date 23.10.2012 “PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR”

Futja e një skeme të harmonizuar liçensimi në përputhje me të gjitha standartet ndërkombëtare është një direktivë e ministrave të vendeve anëtare të ECAC (Konferenca Evropiane e Aviacionit Civil), ku aderohet edhe Shqipëria.

Ky manual është në përputhje me manualin e miratuar nga Konferenca Evropiane e Aviacionit Civil, për liçensimin e kontrollorëve të trafikut ajror, i përpunuar nga EUROCONTROL, me qëllim harmonizimin e politikës së liçensimit të KTA brenda Republikës së Shqipërisë si anëtare e ECAC.

Qëllimi i këtij manuali është që të detajojë standartet për rregulloren e liçensimit të kontrollorëve të trafikut ajror në Republikën e Shqipërisë si Shtet Anëtar i ECAC.

Qëllimi i këtij manuali është gjithashtu që të shërbejë si një udhëzues për organizatat ofruese të shërbimeve të navigimit ajror mbi procedurat e brendshme në lidhje me liçensimin dhe trajnimin e kontrollorëve të trafikut ajror si edhe administrimin e gjithë këtij procesi.

Liçensimi, si edhe shkallët e kualifikimit të kontrollorëve të trafikut ajror, është një proces që zhvillon dhe kontrollon nivelin e këtij shërbimi.

Kërkesat e këtij manuali bazohen mbi Rregulloren e Komisionit Europian EC 805/2011 PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR, tashmë të transpozuar në legjislacionin tonë kombëtar me Vendim të posaçëm të Këshillit të Ministrave Nr.401, datë 16/07/2007 dhe Urdhwrin Nr 117 datë 23.10.2012 “PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR” të Ministrit të MPPT si dhe materialet përkatëse udhëzuese të Eurokontroll për implementimin e tij, si edhe mbi standartet e ICAO, të përcaktuara në Aneksin 1 të saj.

2.2 Fusha e zbatimit

Fusha e zbatimit të këtij Manuali përqendrohet mbi procedurat për një skemë evropiane të harmonizuar liçensimi dhe trajnimi për kontrollorët e trafikut ajror për përdorim nga Administrata e Liçensimit dhe Trajnimit të kontrollorëve të trafikut ajror të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar.

Ky Manual gjithashtu do të jetë një udhëzues ligjor për Njësine e Trajnimeve të Personelit Kontrollorë të Trafikut Ajror, në Departamentin e Burimeve Njerëzore të OSHNA.

Ky Manual shërben si një udhëzues dhe material ndihmues edhe nga ato institucione trajnimi dhe edukimi për kontrollorë të trafikut ajror, që ushtrojnë veprimtarinë e tyre brenda juridiksionit të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar.

Në zbatim të VKM Nr.401, datë 16/07/2007 dhe Urdhwrin Nr 117 datw 23.10.2012 “PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR”, të Ministrit të MPPT, dhe në rastet kur shërbimet e kontrollit të trafikut ajror ofrohen për trafikun ajror të përgjithshëm nën përgjegjësinë e ALBCONTROL sh.a., Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të garantojë që niveli i sigurisë dhe cilësisë së shërbimeve të trafikut të përgjithshëm ajror të jetë të paktën ekuivalent me nivelin që rezulton nga aplikimi i dispozitave dhe kërkesave të këtij Manuali.

Hapësirë e lënë qëllimisht bosh

3. REFERENCAT

- 3.1 Aneksi 1 i ICAO, “Standartet dhe Praktikat e Rekomanduara të Liçensimit të Personelit”.
- 3.2 Dokumenti Nr. 9569 i ICAO, “Përkufizime”.
- 3.3 Udhëzimi mbi Përmbajtjen Thelbësore të Përbashkët dhe Objektivat e Trajnimit për Kontrollorët e Trafikut Ajror
- 3.4 Rregullorja EC805/2011 “PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR
- 3.5 Kërkesat e EC805/2011 për çertifikatën evropiane mjeksore, Klasi 3, për kontrollorët e trafikut ajror.
- 3.6 Komisioni i Rregullores së Sigurisë (SRC) EUROCONTROL, *EAM 5/AMC*,
- 3.7 ICAO, *Aneksi 2: Rregullat e Ajrit*
- 3.8 ICAO, Manuali mbi Parandalimin e Perdorimit Problematik të Substancave Psikoaktive në vendin e punës, Doc. 9654-AN945.
- 3.9 ICAO, *Proçedurat për Shërbimin e Navigimit Ajror*. Doc 4444-RAC/501, Pjesa VI, para 10.1.1.
- 3.10. Ligji Nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodit Ajror në Republikën e Shqipërisë”, i ndryshuar
- 3.11, VKM No. 401, datë 11/07/2007, “Për miratimin e Kërkesave Rregullative të EUROCONTROL-it për Sigurinë në Aviacionin Civil Shqiptar”,
- 3.12. Udhëzimit No. 4, datë 27/03/2009 të Ministrit të MPPTT “Mbi Proçedurat për Mbikëqyrjen e Sigurisë në Ofruesit e Shërbimeve të Navigimit Ajror”
- 3.13. Urdhri Nr 117 datw 23.10.2012 “PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

Faqe e lënë qëllimisht bosh

4. PËRKUFIZIME, SHKURTIME DHE AKRONIME

4.1 Përkufizime

Ab Initio

Individë të përzgjedhur për të marrë pjesë në Trajnim Fillestar në Kontrollin e Trafikut Ajror (Initial ATC Training).

Shërbimi i Kontrollit të Trafikut Ajror (Air traffic control service)

Një shërbim i ofruar me qëllim parandalimin e përplasjeve midis avionave, dhe, në zonën e manovrimit, midis avionit dhe pengesave, dhe shpërndarjen dhe mbarëvajtjen e një trafiku ajror të rregullt dhe të shpejtë.

Ofrues i shërbimit të navigimit ajror (Air navigation service provider)

Një organizatë shtetërore apo private që ofron shërbime të navigimit ajror për trafikun ajror të përgjithshëm.

Trafik ajror të përgjithshëm (General air traffic)

Të gjitha lëvizjet e avionit civil, si edhe të gjitha lëvizjet e avionave shtetërorë (që përfshin avionat ushtarakë, të doganave, policisë, shërbimeve mjekësore, zjarrëfikës dhe shërbimeve qeveritare) kur këto lëvizje kryhen konform me procedurat e ICAO.

Shërbimi i Kontrollit të Aerodromit (Aerodrome Control Service)

Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror për trafikun në aerodrom.

Trafiku në Aerodrom (Aerodrome Traffic)

Gjithë trafiku mbi zonën e manovrimit të një aerodromi dhe të gjithë avionët që fluturojnë në afërsi të një aerodromi.

Qarku i Trafikut në Aerodrom (Aerodrome Traffic Circuit)

Itinerari i specifikuar i përshkruar nga një avion në afërsi të një aerodromi.

Zona e Trafikut të Aerodromit (Aerodrome Traffic Zone)

Një zonë me dimesione të përcaktuara e caktuar përreth një aerodromi për mbrojtjen e trafikut në aerodrom.

Trafik Ajror (Air Traffic)

Të gjithë avionat në fluturim ose që operojnë mbi zonën e manovrimit të një aerodromi.

Shërbimi Këshillimor i Trafikut Ajror (Air Traffic Advisory Service)

Një shërbim i ofruar brenda hapësirës këshillimore ajrore për të garantuar ndarjen, për aq sa është e zbatueshme, midis avionëve të cilët po operojnë mbi planet e fluturimit sipas Rregullave të Fluturimit me Instrument (IFR - Instrument Flight Rules).

Liçensë Kontrollori Trafiku Ajror

Një Liçensë Kontrollori Trafiku Ajror e lëshuar dhe miratuar nga Autoriteti i Liçensimit të Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Shqipërisë sipas këtij Manuali, si një dokument që identifikon një person si një kontrollor të kualifikuar trafiku ajror dhe përmban kualifikime personale, mjekësore dhe profesionale duke përfshirë detaje mbi kategoritë (ratings), miratimet (endorsements) dhe kompetencën/vlefshmërinë aktuale.

Shënim: Për qëllime të SHTA, shprehja “Liçensë” e përdorur në këtë manual ka të njëjtin kuptim me shprehjet “çertifikatë kompetence dhe liçensë”, “liçensë ose çertifikatë” dhe “liçensë” e përdorur në Konventën e ICAO. Normalisht, dhënia e një liçense studenti apo kontrollori trafiku ajror do ta autorizojë individin të transmentoje nëpër banda valësh aeronautike.

Shërbim i Kontrollit të Trafikut Ajror (Air Traffic Control Service)

Një shërbim i ofruar për qëllimin e:

a) parandalimit të përplasjeve:

1) midis avionëve,

2) midis avionëve dhe pengesave në zonën e manovrimit;

b) përshpejtimit dhe ruajtjes së një lëvizjeje të rregullt të trafikut ajror.

Zyra e Raportimit të Shërbimit të Trafikut Ajror (Air Traffic Services Reporting Office)

Një Njësi i ngritur për qëllimin e marrjes së raportimeve në lidhje me shërbimet e trafikut ajror dhe planet e fluturimit të dorëzuara përpara nisjes.

Shërbim i Trafikut Ajror (Air Traffic Service)

Një term i përgjithshëm që nënkupton shërbime të shumëllojshme, shërbimi i informacionit të fluturimit, shërbimi i alarmit, shërbimi këshillimor i trafikut ajror, shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (shërbimi i Kontrollit Ajror, shërbimi i Kontrollit të Afrimit, shërbimi i Kontrollit të Aerodromit).

Njësia e Shërbimit të Trafikut Ajror (Air Traffic Services Unit)

Një term i përgjithshëm që nënkupton njësi shumëllojshme shërbimi trafiku ajror, “Njësia e Kontrollit të Trafikut Ajror”, Qendra e Informacionit të Fluturimit” ose “Zyra e Raportimit të Shërbimit të Trafikut Ajror”.

Shërbimi i Alarmit (Alerting Service)

Një shërbim i ofruar për të njoftuar organet përkatëse në lidhje me avionin në nevojë për ndihmë kërkimi dhe shpëtimi dhe për të ndihmuar këto organe ashtu siç kërkohet.

Shërbim i Kontrollit të Afrimit (Approach Control Service)

Shërbim i kontrollit të trafikut ajror fluturimet e kontrolluara në mbërritje, nisje ose tranzit.

Autoriteti Përkatës i Shërbimeve të Trafikut Ajror

Autoriteti i caktuar nga Shteti, përgjegjës për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në hapësirën ajrore nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë.

Qendra e Kontrollit të Hapësirës (Area Control Centre)

Një Njësi e ngritur për të ofruar shërbim kontrolli të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në hapësirat ajrore nën juridiksionin e saj.

Shërbim i Kontrollit të Hapësirës (Area Control Service)

Shërbim kontrolli të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në hapësirat e kontrollit.

Njësia e Informacionit të Fluturimit në Aerodrom (Flight Information Unit)

Një Njësi e ngritur tek një aerodrom për të ofruar Shërbim mbi Informacionin e Fluturimit (FIS) për trafikun në aerodrom.

Vlerësimi (Assessment)

Procedura me anë të së cilës përcaktohen cilësitë profesionale aktuale të demonstruara nga një student ose kontrollor në trajnim. Në disa raste vazhdimësia mund të jetë një kërkesë dhe atributet mund të vlerësohen individualisht ose në tërësinë e tyre. Me fjalë të tjera, është gjykuar e gjithë cilësia e punës.

Kompetenca (Competence)

Njohuritë, aftësitë dhe eksperiencia përkatëse për të ofruar një shërbim të vlefshëm kontrolli trafiku ajror të përcaktuar/deklaruar në një liçensë kontrollori trafiku ajror.

Skemë Kompetence (Competence Scheme)

Metoda e aprovuar nga Autoriteti i Liçensimit, me anë të së cilës matet dhe ruhet kompetenca.

Aerodrom i Kontrolluar (Controlled Aerodrome)

Një aerodrom tek trafiku i të cilit ofrohet një shërbim kontrolli trafiku ajror.

Fluturim i Kontrolluar (Controlled Flight)

Një fluturim i kontrolluar është çdo fluturim që i nënshtrohet një kontrolli të lejuar trafiku ajror.

Autoriteti i Liçensimit (Licensing Authority)

Eshtë Autoriteti i Aviacionit Civil, ose një ent i pavarur i autorizuar sic duhet nga AAC, përgjegjës për lëshimin e liçensave për studentët dhe kontrollorët e trafikut ajror.

Shënim: Sipas termave të Urdhërit Nr 117 datw 23.10.2012 "PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR"

të Ministrisë të MPPT është e kuptueshme që përkufizimi për këtë Autoritet përfshin përgjegjësitë e Autoritetit të Liçensimit siç përkufizohet në Aneksin 1 të ICAO si vijon:

- a) vlerësimi i kualifikimeve të një aplikanti për të mbajtur një liçensë ose kategori;
- b) lëshimi dhe vërtetimi i liçensave dhe kategorive;
- c) emërimi dhe autorizimi i personave të aprovuar;
- d) aprovimi i kurseve të trajnimit;
- e) aprovimi i përdorimit të trajnuesve artificialë;
- f) dhënia e vlefshmërisë së lëshuar nga Shtetet e tjera kontraktuese.

Miratimi (Endorsement)

Një e shënim në liçensën e KTA që tregon Njësinë e kontrollit të trafikut ajror dhe pozicionin operacional ose sektorin tek i cili kontrollori mund të ushtrojë privilegjet e kategorisë ose kategorive të vlefshme të përfshira në liçensën e KTA.

Miratimet ndahen në tre kategori si mëposhtë:

- miratimi i liçensës,
- miratimi i kategorisë,
- miratimi i Njësisë.

Përkufizimet e këtyre miratimeve janë listuar më poshtë dhe një shpjegim për përdorimin e tyre gjendet në Seksionin 5.6 deri 5.8 të këtij Manuali.

(Shënim: Autoritetet individuale të Liçensimit mund të dëshirojnë që ta zgjerojnë procedurën miratimit të liçensës për të përfshirë edhe funksione, procedura të tjera ose praktika pune të tilla si Supervizor ose Ekzaminues- Ai që merr në provim).

Ekzaminimi (Examination)

Një inspektim në thellësi i njohurive të individit. Është një testim mjaft zyrtar për një kualifikim duke përdorur teknikën e pyetjes me shkrim dhe me gojë.

Zgjatja e Vlefshmërisë (Extension Validation)

Procesi sipas të cilit është miratuar një kategori e vlefshme për pozicione ose sektorë operacionalë shtesë tek e njëjta Njësi.

Qendra e Informacionit të Fluturimit (Flight Information Centre)

Një Njësi e ngritur për të ofruar shërbim informacioni fluturimi dhe shërbim alarmi.

Shërbimi i Informacionit të Fluturimit (Flight Information Service)

Njëshërbim i ofruar për qëllimin e dhënies së një këshillimi dhe informacioni të dobishëm për kryerjen e një fluturimi të sigurt (të parrezikshëm) dhe eficient.

Trajnim (Training)

Tërësia e kurseve teorike, ushtrimeve praktike, duke përfshirë simulimin, dhe trajnimi në vendin e punës i kërkuar për të siguruar dhe mbrojtur aftësitë për të shpërndarë shërbime kontrolli trafiku ajror të sigurta dhe me cilësi të lartë, ai konsiston në:

- a) Trajnim fillestar, që ofron trajnim bazë dhe trajnimin e kategorisë, që çojnë drejt marrjes së një liçense student kontrollor i trafikut ajror;
- b) Trajnim Njësie, që përfshin trajnimin tranzitiv përpara trajnimit në vendin e punës, që çon drejt marrjes së një liçense kontrollor i trafikut ajror;
- c) Trajnim në vazhdimësi, për mbajtjen e miratimeve të liçensës së vlefshme;
- d) Trajnim për instruktor të trajnimit në vendin e punës, që çon drejt marrjes së një miratimi për instruktor;
- e) Trajnim për ekzaminues dhe/ose vlerësues.

Trajnim Fillestar (Initial Training)

Trajnimi Fillestar përfshin tema teknike, teorike dhe praktike të Kontrollit të Trafikut Ajror duke përfshirë trajnimin praktik të kryer mbi simulatorë. Objekti i Trajnimit Fillestar është të përgatisë një kandidat për Para-Trajnim Në Vendin e punës (pre-OJT) tek një Njësi e KTA. Trajnimi Fillestar është i ndarë në dy faza:

o Trajnim Bazë (Basic Training)

Trajnim i planifikuar për të dhënë njohuritë dhe aftësitë themelore, që do t'i vlejnë kandidatit për Kontrollor Trafiku Ajror për të përparuar drejt një trajnimi të specializuar KTA.

o Trajnim për Kategorinë (Rating Training - training in the rating discipline)

Trajnimi i specializuar për kandidatin për KTA dhe për KTA, për t'i dhënë atij/asaj njohuri dhe për të fituar aftësitë përkatëse në lidhje me një kategori pune dhe në përputhje me disiplinën e ndjekur në mjedisin e Shërbimit të Trafikut Ajror.

Trajnim Tranzitiv

Stadi që pason Trajnimin Fillestar gjatë të cilit njohuritë dhe kuptimshmëritë specifike teorike në pozicionin e punës do t'i transmentohen kontrollorit në trajnim praktik, duke përdorur një llojshmëri metodash dhe gjatë të cilit do të zhvillohen aftësitë nëpërmjet përdorimit të simulimeve specifike në vendin e punës.

Para-Trajnim në vendin e punës (Pre- On-the-Job Training (Pre-OJT)

Faza e trajnimit bazuar në një vend të caktuar si në simulator, gjatë të cilit, aftësitë e fituara pas mbarimit të trainimit për kategorinë do të konsolidohen duke përdorur të njëjtin ambient pune si në ato të kushteve reale të punës.

Trajnimi në vendin e punës (On-the-Job Training - OJT)

Integrimi në praktikë i rutinave të punës në lidhje me aftësitë e mëparshme të kërkuara nën mbikëqyrje të instruktorit të kualifikuar për Trajnim në Vendin e Punës në një situatë në kushte reale trafiku.

Administrata e Liçensimit (Licensing Administration)

Administrata e Liçensimit mund të jetë pjesë e Autoritetit Shtetëror të emëruar të Liçensimit ose e ndarë prej tij, por që përgjigjet tek Autoriteti i Liçensimit për administrimin e skemës Shtetërore të liçensimit dhe për aplikimin e legjislacionit dhe kërkesave të liçensimit. Përgjegjësitë e tij do të përfshijnë lëshimin dhe rinovimin e liçensave dhe ruajtjen e arkivës së liçensimit. Ai nuk ka fuqi ligjore për të anuluar një liçensë.

Miratimi i Liçensës (Licence Endorsement)

Një autorizim i futur në liçensën e kontrollorit të trafikut ajror dhe bëhet pjesë e tij, duke treguar një kualifikim specialisti të shoqëruar me kategori të vlefshme në liçensë.

Vlerësimi Mjekësor (Medical Assessment)

Një dokument ilëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose nga një qender mjekësore Aeronautike e aprovuar nga AKM, që tregon se mbajtësi i liçensës plotëson kërkesat specifike të shëndetit mjekësor sipas ICAO Class 3 ose Klasi 3 European. Është një tip çertifikate e lëshuar e pasuar nga një vlerësim nga Autoriteti i Liçensimit mbi raportin e dorëzuar nga ekzaminuesi i emëruar mjekësor i cili kryen ekzaminimin mjekësor të aplikantit për liçensë.

Instruktor për Trajnimin në Vendin e Punës (On-the-Job-Training Instructor - OJTI)

Një kontrollor trafikut ajror i kategorizuar me një liçensë të miratuar KTA, me një kualifikim aktual që i lejon mbajtësit të japë instruksione në një mjedis operacional për të cilin është lëshuar kategoria përkatëse.

Substanca Psikoaktive

Substanca psikoaktive janë alkooli, opioidet, kanabinoidet, sedativë dhe hipnotikët, kokaina, dhe psiko-stimulantë të tjerë, halucinogjene, dhe solventet e avullueshme, ndërsa kafeja dhe duhani janë të përfshijura nga këto kategori substancash.

Kontrollor Trafiku Ajror i Kategorizuar (Rated)

Një kontrollor trafikut ajror që mban një liçensë dhe kategori të vlefshme në përputhje me privilegjet që ushtron.

Kategori (Rating)

Një autorizim që futet në liçensë dhe është pjesë e saj, duke përcaktuar kushte, privilegje apo kufizime të veç ALBCONTROL që i përkasin një liçense të tillë.

Miratimi i kategorisë (Rating Endorsement)

Një autorizim që futet në liçensë ose që shoqëron një kategori dhe është pjesë e saj, duke përcaktuar kushte, privilegje apo kufizime të veç ALBCONTROL që i përkasin një kategorie të tillë.

Student Kontrollor i Trafikut Ajror

Individë të përzgjedhur që kanë përfunduar suksesshëm kursin e aprovuar të Trajnimit Fillestar KTA që iu mundëson atyre të fitojnë kualifikime para se të nisin Trajnimin e Njesisë.

Liçensë/Certifikatë Student Kontrollori i Trafikut Ajror

Një liçensë/certifikatë lëshuar një studenti kontrollor i trafikut ajror pas përfundimit të suksesshëm të Trajnimit Fillestar KTA. Kjo liçensë lejon mbajtësit që të nisë OJT në një mjedis real, të drejtpërdrejtë kontrolli trafikut ajror nën mbikëqyrjen e një instruktori me kualifikim të përshtatshëm kontrollor trafikut ajror.

Shënim: Faza student përfundon me lëshimin e një liçense kontrollori trafiku ajror dhe kategorinë e saj shoqëruese.

Normalisht, dhënia e një liçense studenti apo kontrollori trafiku ajror do ta autorizojë individin të transmetojë nëpër banda valësh aeronautike.

Pajisja e Radarit të Survejimit

Pajisja e radarit të survejimit përfshin ekranet e radarëve primarë, sekondarë ose multi-radarë.

Kontrollor Trafiku Ajror në Trajnim

Një kontrollor i trafikut ajror që është duke u trajnuar për të fituar kategori ose miratime shitesë.

Miratimi i Njësisë (Unit Endorsement)

Një autorizim i shoqëruar me një kategori dhe ku miratimet përkatëse të kategorisë përcaktojnë sektorët dhe/ose pozicionet operacionale për të cilat kategoria është e vlefshme.

Vlefshmëria

Procesi me anë të të cilit një kategori është bërë e vlefshme.

Liçensë e vlefshme KTA

Një liçensë KTA, e njohur nga Autoriteti i Liçensimit, që e lejon kontrollorin të ushtrojë privilegjet e kategorive të vlefshme në atë liçensë, tek vendet dhe pozicionet ose sektorët operacional për të cilët janë miratuar kategoritë përkatëse.

Kategori e vlefshme (valid rating)

Një kategori që i lejon një kontrollori të ushtrojë privilegjet e kategorisë në përputhje me miratimet e përfshira në liçensën e KTA

Sektor (Sector)

Një pjesë e kontrollit të hapësirës dhe/ose pjesë e një rajoni informacioni fluturimi/rajoni të sipërm.

Ofrues Trajnimi (Training provider)

Një organizatë e cila çertifikohet nga Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes së Shërbimeve të Navigimit Ajror për të ofruar një ose më tepër tipe trajnimi.

Skemë Kompetence e Njesisë (Unit Competence Scheme)

Një skemë e ndërtuar nga ALBCONTROL sh.a. dhe e aprovuar nga Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes, që tregon metodën sipas së cilës Njësia ruan kompetencën e mbajtësve të saj të liçensës.

Plan Trajnimi i Njesisë (Unit Training Plan)

Një plan trajnimi për një Njësi operacionale i ndërtuar nga ALBCONTROL sh.a. dhe i aprovuar nga Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes, që detajon proceset dhe afatet kohore të kërkuara që lejojnë aplikimin e procedurave në hapësirën lokale nën mbikëqyrjen e një instruktur të trajnimit në vendin e punës.

4.2 Shkurtime dhe Akonime

Për qëllimin e këtij dokumenti janë aplikuar shkurtimet dhe akronimet e mëposhtme:

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
ACP	Kontroll Proçedural i Hapësirës
ACS	Kontroll me Survejim i Hapësirës
ADI	Kontroll me Instrument i Aerodromit
ADS	Survejim Automatiki Varur
ADV	Kontroll Vizual i Aerodromit
AIR	Kontroll Ajror
ADL	Administrata e Liçensimit
AKM	Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes së SHNA
AL	Autoriteti i Liçensimit
ALBCONTROL	OSHLA
APP	Approach Control Procedural
APS	Approach Control Surveillance
ATC	Air Traffic Control
ATCO	Air Traffic Control Officer / Air Traffic Controller (UK/US)
PTP	Përmbajtja Thelbësore e Përbashkët (Common Core Content)
MTA	Menaxhimi i Trafikut Ajror
SHTA	Shërbimi i Trafikut Ajror
DMSHNA	Drejtoria e Mbikëqyrjes së Shërbimeve të Navigimit Ajror

ESARR	Kërkesat Rregullative të Sigurisë të Eurokontrollit (EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement)
EATM(P)	European Air Traffic Management (Programme)
ECAC	Konferenca Evropiane e Aviacionit Civil (European Civil Aviation Conference)
EXM	Ekzaminues
GMC	Kontrolli i Lëvizjeve në Tokë
GMS	Survejimi i Lëvizjeve në Tokë
GUI	Udhëzues(EATCHIP/EATM(P))
IANs	Instituti i Shërbimit të Navigimit Ajror(EUROCONTROL, Luxembourg)
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
ITVP	Instruktor për Trajnim në Vendin e Punës
KTA	Kontrolli i Trafikut Ajror
PANS	Procedura për Air Navigation Services (ICAO)
PAR	Radari i Afrimit me Prezision
RAD	Radar Supervisor
TCL	Terminal Control
TVP	Trajnim në Vendin e Punës
TWR	Kulla e Kontrollit të Aerodromit (Tower Control)
SKTA	Student Kontrollor i Trafikut Ajror
SHNA	Shërbimi i Navigimit Ajror
SHTA	Shërbimi i Trafikut Ajror
SMR	Surface Movement Radar
SRA	Surveillance Radar Approach
SRC	Komisioni Rregullator i Sigurisë (Safety Regulation Commission)
SRU	Njësia Rregullatore e Sigurisë (Safety Regulation Unit)
VLK	Vlerësues Competence

Faqe e lënë qëllimisht bosh

5. KONCEPTI DHE STRUKTURAE LIÇENSIMIT TË KONTROLLORIT TË TRAFIKUT AJROR

5.1 Hyrje

Që me publikimin për herë të parë të ICAO Aneks 1, “Liçensimi i Personelit” (1988), ka patur një rritje të madhe të volumit të trafikut ajror në gjithë zonën ECAC. Megjithëse Aneksi 1 gjatë kësaj periudhe është amenduar disa herë, procedurat bazë të liçensimit, duke përfshirë kategoritë (ratings), kanë mbetur të pandryshuara.

Rritja e trafikut, së bashku me teknologjinë e re, kërkon procedura më komplekse në kontrollin e trafikut ajror të cilat për pasojë kërkojnë që kontrollorët e trafikut ajror të bëhen më të specializuar dhe të përdorin teknika kontrolli më të avancuara. Liçensa Evropiane e Kontrollit të Trafikut Ajror është përpunuar për të krijuar mundësinë që kualifikimet e liçensës së një kontrollori trafiku ajror t’i përafrohen sa më shumë shërbimeve të trafikut ajror të ofruara dhe të lejojnë njohjen e aftësive shtesë të mëtejshme në Shërbimin e Kontrollit të Trafikut Ajror që shoqërojnë këtë liçensë dhe evoluimin e sistemeve të kontrollit të trafikut ajror dhe procedurave përkatëse të kontrollit.

5.2 Manuali i Liçensimit të Personelit–Kontrollor të Trafikut Ajror

Ky Manual përmban procedurat rregullatore dhe administrative për lëshimin dhe mbajtjen e liçensës për Kontrollin e Trafikut Ajror në Republikën e Shqipërisë si Shtet anëtar i ECAC.

Ky Manual është prodhuar për t’i mundësuar Autoritetit të Emëruar të Liçensimit, liçensimin e kontrollorëve të trafikut ajror në përputhje me standartet dhe procedurat që janë të harmonizuara në të gjitha Shtetet anëtare të ECAC.

Manuali përmban dispozita rregullative të cilat i referohen Autoritetit të Emëruar të Liçensimit, Ofruesve të shërbimit të trafikut ajror si edhe individëve që synojnë të ofrojnë shërbime të kontrollit të trafikut ajror brenda shtetit shqiptar.

Kur ky manual aplikohet në nivel lokal, Autoriteti i Liçensimit dhe Ofruesi i Shërbimit të Trafikut Ajror duhet të identifikohen qartë brenda kuadrit ligjor të Shtetit Shqiptar në mënyrë që çdo veprim që ndërmerret përkatësisht nga secila palë përgjegjëse të jetë brenda këtij sistemi liçensimi. Për të shpërndarë në mënyrë të qartë përgjegjësitë në nivel lokal, Manuali duhet të përdoret në lidhje të ngushtë dhe në përputhje me EC 805/2011 PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR, implementuar me Urdhwrin Nr 117 datw 23.10.2012 “PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENCAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR” të Ministrit të MPPT tashmë e transpozuar në legjislacionin shqiptar.

Shtetit Shqiptar si anëtar i ECAC, që është në të njëjtën kohë edhe anëtar i ICAO dhe firmëtar i Konventës së Çikagos, i kërkohet që të përputhet, për aq sa është praktikisht e zbatueshme, me standartet e publikuara në Aneksin e Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

5.2.1 Autoriteti i Liçensimit duhet të garantojë që shërbimet e kontrollit të trafikut ajror ofrohen vetëm nga kontrollorë trafiku ajror të liçensuar sipas këtij Manuali.

5.2.2 Aplikantët për një liçensë duhet të provojnë që janë kompetent për të vepruar si kontrollorë trafiku ajror ose student kontrollorë trafiku ajror, në bazë të njëskeme kompetence të miratuar nga Drejtoria e Mbikëqyrjes së SHNA dhe duhet të demonstrojnë aftësitë e tyre lidhur me njohuritë, eksperiencën, aftësitë në ofrimin e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror dhe të kenë të mbrojtur **Nivelin 4** sipas ICAO për gjuhën Angleze.

5.2.3 Liçensa do të mbetet pronë e personit të cilit i është dhënë dhe që e ka firmosur atë, gjatë gjithë jetës së tij.

5.2.4 Një liçensë do të lëshohet në gjuhën Shqipe dhe Angleze.

5.2.5 Një liçensë KTA do të lëshohet me një vlefshmëri operationale deri sa mbajtësi i saj të mbushë moshën **58 vjeç**.

5.2.6 Një liçensë së bashku me kategoritë dhe miratimet e saj shoqëruese mund të pezullohet, të anulohet ose të hiqet në rastet e parashikuara në paragrafët përkatës të **Kapitullit 11** të këtij Manuali.

5.3 Qëllimi i një Liçense

Qëllimi i lëshimit të një liçense për Kontrollin e Trafikut Ajror është t'i krijojë mundësinë Autoritetit të Liçensimit të kontrollit të trafikut ajror që të rregullojë kontrollorët e trafikut ajror brenda Shtetit shqiptar. Ky rregullim do të përfshijë lëshimin, ruajtjen dhe, atje ku shihet e nevojshme, anulimin e liçensave për Kontrollin e Trafikut Ajror. Standartet e liçensimit të përfshira brenda këtij Manuali janë përcaktuar, zhvilluar dhe vendosur për të garantuar për aq sa është e mundur që shërbimet e kontrollit të trafikut ajror të ofruara nga një kontrollor i liçensuar i trafikut ajror janë të parrezikshme dhe të sigurt.

Liçensa për Kontrollin e Trafikut Ajror identifikon mbajtësin e saj si një person i cili është trajnuar dhe kualifikuar për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror. Një liçensë e tillë përmban detaje të tipeve të shërbimit të kontrollit të trafikut ajror që mbajtësi i saj mund të ofrojë dhe Njësine e KTA ku mbajtësi mund të ofrojë këto

shërbime. Mbrojtja e liçensës lidhet me ato pjesë të liçensës për Kontroll të Trafikut Ajror, të tilla si Çertifikata e aftësisë shëndetësore, i cila duhet të rinovohet brenda periudhës kohore sipas përcaktimeve të bëra në Kreun 12, pika 12.2.2 të këtij Manuali. Liçensa për KTA e lëshuar sipas procedurave të caktuara në këtë Manual do t'i krijojë mundësi Autoritetit të KTA që të përcaktojë nëpërmjet liçensës së KTA shërbimet e kontrollit të trafikut ajror që një kontrollor i trafikut ajror mund të ofrojë

5.4 Liçensa e Student Kontrollorit të Trafikut Ajror

Një liçensë për student kontrollor të trafikut ajror lëshohet që t'i krijojë mundësi Autoritetit të Emëruar të Liçensimit për të vendosur rregulla që trajnimi i personave të orjentohet në drejtim të përfitimit të një liçense për kontrollor të trafikut ajror. Student kontrollorët e trafikut ajror janë kandidatët për kontrollorë të trafikut ajror që kanë përfunduar në mënyrë të suksesshme një kurs trajnimi fillestar të aprovuar për Kontroll të Trafikut Ajror dhe që kanë kaluar çdo vlerësim apo provim me shkrim dhe me gojë që e shoqëron atë trajnim dhe që do të ndërmarrin një Trajnim Njësie për të ecur drejt marrjes së një liçense për kontrollor të trafikut ajror.

Një liçensë për student kontrollor të trafikut ajror lëshohet për të lejuar që një student kontrollor i trafikut ajror të trajnohet në një mjedis real, të drejtpërdrejtë kontrolli trafiku ajror nën mbikëqyrjen e vazhdueshme të një Instruktori për Trajnim në Vendin e Punës (OJTI). Kjo liçensë tregon që mbajtësi i saj ka përfunduar në mënyrë të suksesshme një kurs trajnimi të aprovuar për KTA dhe është i kualifikuar për të nisur Trajnimin në Vendin e Punës (OJT) në disiplinën e kategorisë për të cilën ai/ajo ka përfunduar suksesshëm kursin e Trajnimit Fillestar, Kontrollin mjekesor dhe nivelin e gjuhës Angleze ICAO niveli 4.

Shënim:

Një mbajtësi liçense kontrollori trafiku ajror që është trajnuar për të fituar kategori, miratime kategorie ose miratime Njësie shtesë nuk do t'i kërkohet që të mbajë një liçensë student kontrollori trafiku ajror. Liçensa e KTA do të lejojë një kontrollor që të ofrojë një shërbim KTA për të cilin ai/ajo nuk mban një kategori apo miratim për të cilin ai/ajo ka përfunduar suksesshëm Trajnimin Fillestar, ndërsa është duke përfunduar Trajnim në Vendin e Punës (OJT) nën mbikëqyrjen e një OJTI.

5.5 Liçensa e KTA dhe Kategoritë Shoqëruese

Megjithëse kjo liçensë e harmonizuar ka ruajtur konceptet bazë të liçensës së ICAO, në atë që ajo përdor kategoritë për të treguar disiplinat e kontrollit të trafikut ajror në të cilat kontrollorët mund të ofrojnë shërbime të kontrollit të trafikut ajror, tani janë zhvilluar dhe janë futur kategori të reja për të përmbushur kërkesat e Kontrollit të Trafikut Ajror Evropian. Në këtë Manual, kategoria Kontroll i Aerodromit sipas ICAO tani

bëhet me dy kategori më specifike, të emërtuara Kontrolli Vizual i Aerodromit dhe Kontrolli i Aerodromit me Instrument. Të gjitha referencat për pajisjet që shoqërojnë kategoritë, p.sh. radari, janë hequr dhe Kontrolli i Afrimit me Radar dhe Kontrolli i Hapësirës me Radar respektivisht bëhen kategoritë Kontrolli i Afrimit me Survejim dhe Kontrolli i Hapësirës me Survejim.

Kategoritë Kontrolli i Afrimit dhe Kontrolli i Hapësirës janë riemërtuar dhe janë bërë përkatësisht kategoritë Kontrolli Proçedural i Afrimit dhe Kontrolli Proçedural i Hapësirës për të treguar më qartë që gjatë ofrimit të shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror janë përdorur përkatësisht këto kategori dhe nuk janë përdorur pajisje survejimi.

5.6 Miratimet e kategorisë

Miratimet e kategorisë janë miratimet që shoqërohen me kategoritë e veçALBCONTROL për të treguar tipin e pajisjes që shoqëron dispozitën e një shërbimi të kontrollit të trafikut ajror në atë kategori disipline. Për shembull, kategoria Kontrolli i Afrimit me Radar sipas ICAO tani bëhet kategoria Kontrolli i Afrimit me Survejim me një miratim (endorsement) radar; miratimi tregon që radari është pajisja e survejimit të përdorur në ofrimin e shërbimit të KTA. Miratimet e kategorive gjithashtu janë përdorur për të treguar hapësirat e aftësisë së specializuar brenda disiplinave të veçALBCONTROL të kategorisë, për shembull miratimet Lëvizja në Tokë dhe Kontrolli i Aerodromit me Radar shoqërohen me kategorinë Kontrolli i Aerodromit me Instrument. Përdorimi i miratimeve të kategorisë për të treguar hapësirat e aftësisë së specializuar, gjithashtu do t'i krijojë mundësinë Sheteteve individuale që të zhvillojnë miratimet e veta Shtetërore për kategoritë ku ata kanë një kërkesë të veçantë për të ofruar shërbime të specializuara kontrolli trafiku ajror të pa njohura në kërkesat e liçensës evropiane.

5.7 Miratimet e Njesisë

Miratimet e njesisë të shoqëruara me kategoritë specifike dhe miratimet e kategorisë të cilat tregojnë Njesisë e kontrollit të trafikut ajror ku një mbajtës liçense ofron një shërbim kontrolli trafiku ajror dhe sektorët individual ose grupe e sektorësh ose pozicione operacionale tek të cilët një kontrollor është kompetent për të ofruar shërbimin përkatës të kontrollit të trafikut ajror. Miratimet e Njesisë gjithashtu mund të tregojnë tipet specifike të pajisjes së survejimit të përdorur nga Njësia në dispozitën e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror në sektorë specifik, grupe sektorësh apo pozicione operacionale.

5.8 Miratimi i Liçensës (Licence endorsement)

Miratimet e Liçensës janë miratimet e shoqëruara me liçensën, por jo me ndonjë kategori të veçantë ose miratim kategorie. ing or rating endorsement. Aktualisht i vetmi

miratim liçense i shoqëruar me liçensën e KTA është miratimi i liçensës Instruktor për Trajnimin në Vendin e Punës (OJTI). Ky miratim tregon që aftësitë për të trajnuar student kontrollorët e trafikut ajror ose kontrollorët në trajnim janë të përgjithshme për të gjitha disiplinat e kategorisë së KTA dhe që një Instruktor për Trajnimin në Vendin e Punës (OJTI) mund të përdorë miratimin e liçensës për të ofruar Trajnimin në Vendin e Punës (OJT) në çdo disiplinë kategorie për të cilën ai/ajo mban një kategori të vlefshme dhe ka eksperiencën përkatëse operationale.

5.9 Lëshimi i një Liçence KTA

Një liçencë KTA do të lëshohet për mbajtësit e liçensës student kontrollor i trafikut ajror që kanë përfunduar në mënyrë të suksesshme Trajnimin e aprovuar të Njesisë dhe ka fituar miratimet e Njesisë duke demonstruar që ata janë kompetent për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror në sektorët shoqërues ose pozicionet operationale. Referohu tek **Shtojca A**, paragr. **A 5.4**, n/paragrafi **A 5.4.1** i këtij Manuali, për procedurat e lëshimit të një Liçence KTA

Shënim:

Një kategori e vlefshme është një kategori, që përfshin çdo miratim kategorie shoqëruese dhe miratim(e) Njësie, në të cilin kontrollori është aktualisht kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror..

5.10 Lëshimi i Miratimit Shtesë të Njesisë

Një mbajtësi liçence KTA që tashmë mban një kategori (rating) të vlefshme tek një Njësi mund t'i lëshohen miratime Njësie për sektorët shtesë ose pozicionet operationale që shoqërojnë atë kategori (rating), me përfundimin në mënyrë të suksesshme të Trajnimit përkatës të Njesisë dhe demonstrimin që ai/ajo është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli trafiku ajror që shoqërojnë sektorët shtesë ose pozicionet operationale.

5.11 Lëshimi i Kategorisë (Rating) Shtesë dhe Miratimeve të Kategorisë

Kategoritë (ratings) shtesë dhe miratimet e tyre do t'iu lëshohen mbajtësve të liçensës kontrollor i trafikut ajror që kanë përfunduar në mënyrë të suksesshme Trajnimin Fillestar në ato kategori dhe miratime, kanë përfunduar në mënyrë të suksesshme Trajnimin e aprovuar të Njesisë dhe kanë fituar miratimin e Njesisë duke demonstruar që ata janë kompetent për të ofruar shërbime kontrolli trafiku ajror që shoqërojnë sektorët shtesë ose pozicionet operationale.

5.12 Zhvendosja tek një Njësi e re

I ofrohet kontrollorit që tashmë mban kategoritë e nevojshme dhe miratimet e kategorisë përkatëse që atij do t'i kërkohen për të ofruar shërbime kontrolli trafiku ajror tek Njësia e re. Kjo zhvendosje do t'i kërkojë atij që të përfundojë në mënyrë të

suksesshme Trajnimin e aprovuar për Njësinë re dhe të ketë fituar miratimin e Njësisë për t'i bërë kategoritë e tij të vlefshme për Njësinë e re.

5.13 Dosja e Kategorive dhe Miratimeve të mbajtura

Kategoritë (ratings) e vlefshme që një kontrollor fiton do të shënohen në liçensën e Kontrollorit të Trafikut Ajror si një regjistrim në dosjen e arritjeve profesionale të kontrollorit. Kjo dosje do të përfshijë detaje të kategorive (ratings) duke përfshirë çdo miratim kategorie (rating endorsements) dhe miratimet e Njësisë (Unitendorsements) shoqëruese. Liçensa gjithashtu do të përfshijë datën e kategorive të vlefshmes të fituara dhe të hequra.

5.14 Mbrojtja e Liçensës së KTA

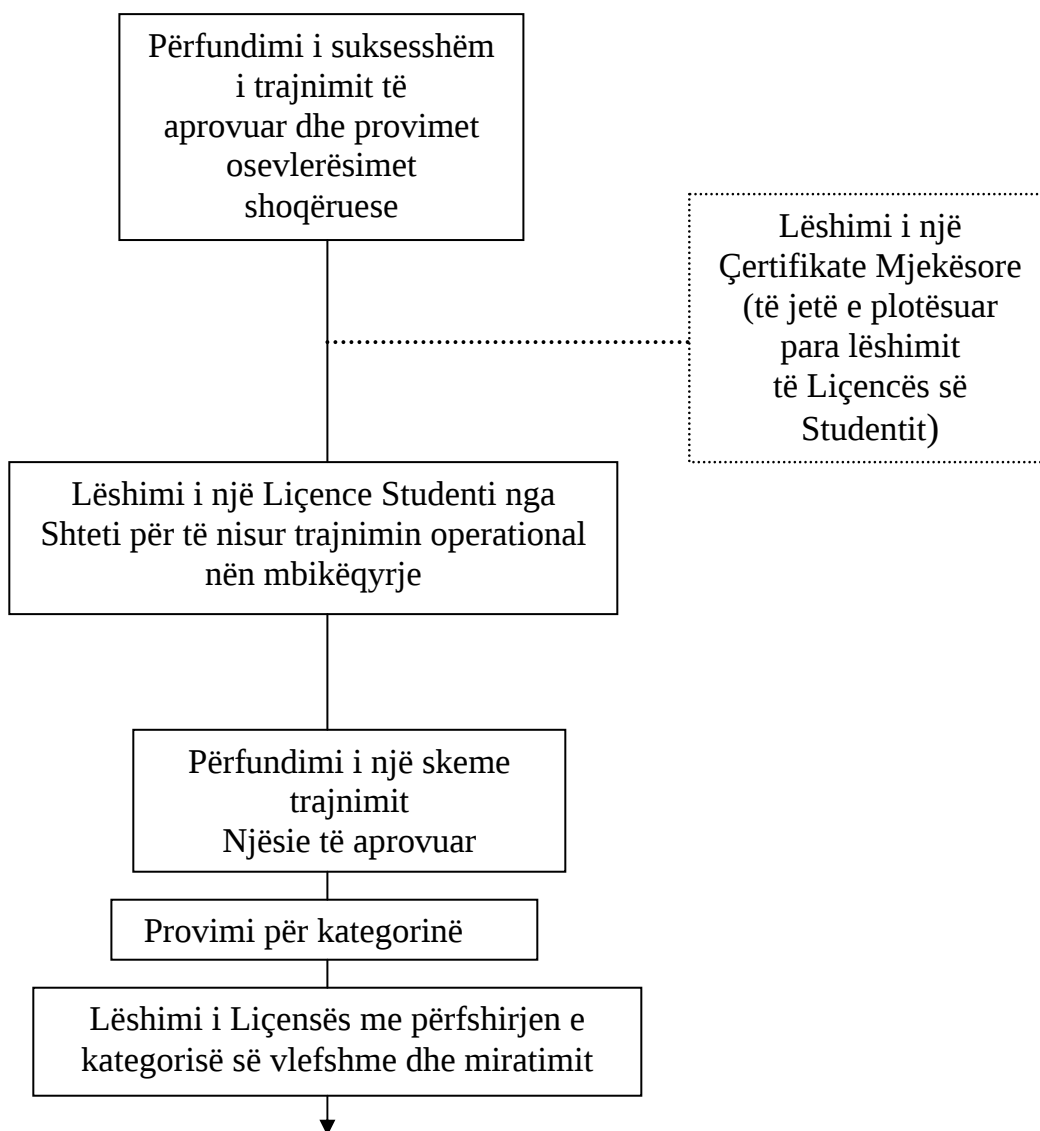
Pavarësisht se Liçensa e KTA është lëshuar për gjithë jetën e një kontrollori, ai mund të mos i ushtrojë privilegjet e liçensës së tij po të mos përmbajë një kategori të vlefshme dhe miratimet përkatëse të shoqëruara, si edhe një çertifikatë të vlefshme të shëndetit mjekësor. Duke pasuar lëshimin fillestar të një liçense KTA me një kategori të vlefshme, kontrollorit do t'i kërkohet që të demonstrojë një kompetencë të vazhdueshme (sipas një skeme të aprovuar vlerësimi kompetence) për të ushtruar privilegjet e asaj kategorie (rating).

5.15 Poseduesi i një Liçense

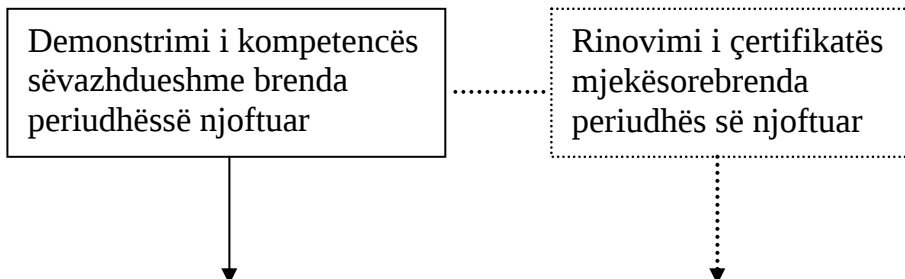
Liçensat e student kontrollorit të trafikut ajror dhe e kontrollorit të trafikut ajror janë pronë e mbajtësve të këtyre liçensave, **gjatë gjithë jetës së tyre**, të cilët janë përgjegjës për garantimin e përdorimit të liçensës sipas privilegjeve të ofruara nga këto liçensa. Mbajtësi vetëm mund të ofrojë shërbime të kontrollit të trafikut ajror për të cilat mbahen kategoritë e vlefshme sipas kategorive të vlefshme, miratimeve të kategorive shoqëruese dhe miratimeve të Njësisë që përmbahen në liçensat e tyre. Atje ku është vendosur ndonjë kusht në liçensë, për shembull vendosja e syzeve korrigjuese, mbajtësi i Liçensës është përgjegjës për të siguruar pajtueshmërinë me kufizimet.

5.16 Skema algoritmike e Demonstrimit të Konceptit të Liçensimit

Lëshimi i një Liçence Studenti dhe Kontrollori Trafiku Ajror



Mbrojtja e Kompetencës



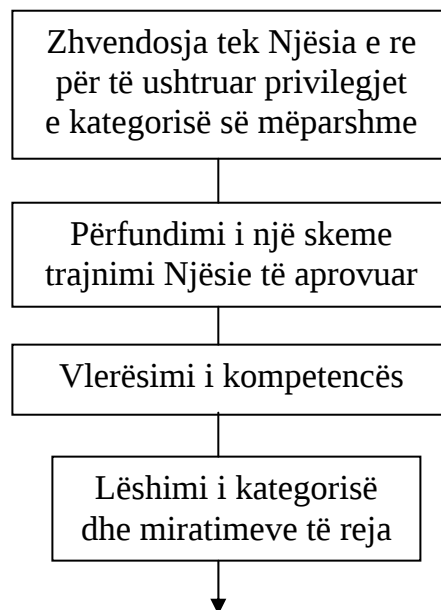
Miratime Shtesë tek e njëjta Njësi



Kategoria Shtesë



Zhvendosja tek Njësia e Re



5.17 Përgjegjësia Shtetërore e Autoritetit të Aviacionit Civil

Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës për marrjen e masave për formalizimin e skemës së liçensimit dhe ruajtjes së arkivës përkatëse.

Garantimi i përputhjes me standartet e kompetencës

5.17.1 Për të garantuar nivelet e kompetencës, të domosdoshme për kontrollorët e trafikut ajror, në mënyrë që të kryejnë detyrat e tyre me standarte të larta sigurie, Drejtoria e Mbikëqyrjes së SHLA do të jetë Autoriteti që duhet të mbikëqyrë dhe monitorojë procesin e trajnimit të tyre.

Detyra e Autoritetit të Aviacionit Civil përfshin:

- a) Mbikëqyrjen dhe inspektimin e procesit të përzgjedhjes dhe pranimit të individëve për të aplikuar si kandidatë për Kontrollor të Trafikut Ajror dhe procesit të testimit për pranimin e tyre,
- b) Lëshimin dhe anulimin e liçensave, kategorive dhe miratimeve shoqëruese për të cilat është përfunduar trajnimi dhe vlerësimi përkatës;
- c) Çertifikimin dhe/ose njohjen e ofruesave të trajnimit;
- d) Aprovimin e kurseve të trajnimit, planeve të trajnimit të njësisë dhe skemës së kompetencës të njësisë;
- e) Aprovimin e ekzaminuesve dhe vlerësuesve të kompetencës;
- f) Monitorimin dhe auditimin e sistemeve të trajnimit;
- g) Auditimin e qendrave dhe/ose ofruesve të trajnimit;
- h) Përveç auditimit të rregullt duhet të kryejë një inspektim në vend tek këto qendra për të verifikuar implementimin efektiv të këtij Manuali dhe përputhjen e tyre të vazhdueshme dhe të qëndrueshme me standartet e vendosura aty.
- i) Ndërtimin e mekanizmave përkatës të apelit dhe informimit bazuar në rregulloret përkatëse të funksionimit të këtij Autoriteti.
- j) AAC do të jetë organi ankimor për transparencën e zhvillimit të procesit të përzgjedhjes dhe pranimit të individëve për të aplikuar si kandidatë për Kontrollor të Trafikut Ajror dhe procesit të testimit për pranimin e tyre.

5.17.2 Autoriteti i Liçensimit duhet të garantojë që disponohet një bazë të dhënash që arkivon kompetencat e të gjithë mbajtësve të licenses dhe datat e vlefshmërisë së miratimeve të tyre. Në këtë kuptim Njësitë operative të OSHNA duhet të mbajnë të regjistruara të gjitha orët e punës efektive në sektorë, grupe sektorësh ose pozicione pune për çdo mbajtës liçense që punon në ato pozicione operative dhe këto të dhëna duhet t'i dërgojë tek Autoriteti i Liçensimit me kërkesë të tij.

6. KATEGORITË DHE MIRATIMET E KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR

6.1 Baza rregullatore

Në vazhdim të rishikimit nga ICAO të liçensimit të kontrollit të trafikut ajror, Programi i Evropian mbi Harmonizimin dhe Integrimin e Kontrollit të Trafikut Ajror, i riemërtuar "Programi Evropian i Menaxhimit të Trafikut Ajror" -(EATMP) dhe më pas "Menaxhimi Evropian i Trafikut Ajror (EATM)", kërkon që liçensimi i personelit të Menaxhimit të Trafikut Ajror të rishikohet për të marrë në konsideratë kërkesat e teknologjisë moderne plus ato sociale dhe ekonomike të parashtruara për Shtetet anëtare të ECAC. Për të plotësuar elementet e Shërbimit të Trafikut Ajror, janë zhvilluar dhe përpunuar kategoritë (ratings) dhe miratimet (endorsements) për kontrollorët e trafikut ajror. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do t'i shohë kërkesat e kategorive (ratings) dhe miratimet (endorsements) e tyre shoqëruese si një "menu" opsionesh nga e cila të zgjedhë më të mirën që i përshtatet nevojave të kontrollit të trafikut ajror.

6.1.1 Kërkesa

Një personi, që dëshiron të veprojë si një kontrollor i trafikut ajror në Republikën e Shqipërisë do t'i kërkohet të mbajë një liçensë të vlefshme kontrollori trafiku ajror të lëshuar nga Autoriteti Shtetëror i Liçensimit, e cila përmban kategori (ratings) të vlefshme dhe miratimet (endorsements) të tyre shoqëruese, përkatësisht për detyrat e kontrollit për të cilat është caktuar kontrollori. Një person që nuk mban një liçensë të vlefshme kontrollori trafiku ajror, i cili ofron një shërbim kontrolli trafiku ajror nën mbikëqyrje drejt progresit për marrjen e një liçense kontrollori trafiku ajror, do t'i kërkohet që të mbajë një liçensë student kontrollori trafiku ajror të lëshuar nga Autoriteti Shtetëror i Liçensimit.

6.2 Kuadri Rregullator

Ky Manual siguron standartet dhe procedurat për liçensimin e kontrollorëve të trafikut ajror dhe prezanton kuadrinrregullatore përdorur për garantimin që kontrollorët e trafikut ajror mbeten kompetent për të ofruar një shërbim të sigurt dhe të parrezikshëm Kontrolli Trafiku Ajror.

6.3 Ndryshimet nga ICAO

Kualifikimet e kontrollorit të trafikut ajror kanë lidhje me të gjitha shërbimet e KTA të ofruara brenda Shteteve anëtare të ECAC. Kategoritë që shoqërohen me liçensën e ECAC kanë të bëjnë me kategoritë e ICAO por kanë qenë përpunuar dhe përmirësuar për të kënaqur kërkesat Evropiane dhe teknologjitë e avancuara.

6.4 Procedurat e Liçensimit

Procedurat e mëposhtme përvijojnë e kërkesat e liçensimit për t'u bërë një kontrollori i trafikut ajror. Këto kërkesa janë përforcuar më tepër në seksionet në vijim të këtij Manuali:

6.4.1 Përzgjedhja e kandidatëve për Kontrollorë të Trafikut Ajror

Organizata Ofruese e SHNA duhet të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil për nisjen e procesit të rekrutimit të kandidatëve për kontrollorë të trafikut ajror, si edhe të publikojë nëpërmjet mediave elektronike dhe të shkruara hapjen e procesit të rekrutimit.

Përzgjedhja e personave kandidatë, që do t'i nënshtrohen procesit të trajnimit për t'u bërë kontrollorë të trafikut ajror është një çështje që i përket vetë Shtetit Shqiptar nëpërmjet Organizatës së OSHNA dhe Autoritetit të Aviacionit Civil. Procesi i pranimit të individëve për të aplikuar si kandidatë për Kontrollor të Trafikut Ajror dhe procesi i testimit të tyre, do të zhvillohet nën mbikëqyrjen e Drejtorisë së Mbikëqyrjes së SHNA të Autoritetit të Aviacionit Civil, duke marrë në konsideratë dhe duke zbatuar kriteret e mëposhtëme:

- a) moshë minimale e aplikantëve kandidatë për të nisur trajnimin për KTA është **21vjeç;**
- b) niveli minimal akademik i kërkuar: të ketë mbaruar **arsimin e lartë;**
- c) testimi i aftësisë;
- d) kërkesat e shëndetit mjekësor: **Klasi 3 Evropian i Eurocontrol ose ICAO klasi 3 ;**
- e) kërkesat e njohjes dhe zotërimit të gjuhës Angleze: **Niveli .Upper-Intermediate.**
- f) nivel i gjuhës shqipe të Avancuar.
- g) **Certifikate kompjuterike ECDL ose ekuivalente.**

Rekomandohet që informacioni mbi kriteret e mësipërme të vihet në dispozicion të aplikantëve për kandidatë për kontrollor të trafikut ajror.

6.4.2 Trajnimi i Kontrollorëve të Trafikut Ajror

Në funksion të zbatimit të procedurave dhe skemës së liçensimit të KTA, trajnimi i kontrollorëve të trafikut ajror është konsideruar të konsistojë në një numër fazash trajnimi:

a) Trajnimi Fillestar

Trajnimi Fillestar do të garantojë që kandidatët për kontrollorë të trafikut ajror arrijnë objektivat për trajnimin bazë dhe të kategorisë. Ai do të përfshijë lëndët teknike, përgatitjen teorike dhe praktike të Kontrollit të Trafikut Ajror duke

përfshirë trajnimin praktik të kryer mbi simulatorë. Objekti i Trajnimit Fillestar është për të përgatitur njëkandidat për KTA në trajnim për Para-Trajnim në Vendin e Punës tek një Njësi e KTA.

b) Trajnimi Tranzicional dhe Para-Trajnimi në Vendin e Punës (PTVP)

Trajnimi Tranzicional dhe Para-Trajnimi në Vendin e Punës kryhet për të përgatitur një kandidat për KTA në trajnim për Trajnim në Vendin e Punës tek një Njësi e KTA.

c) Trajnimi në Vendin e Punës (TVP) (OJT - On-the-Job Training)

Trajnimit një student kontrollori i trafikut ajror në një pozicion operacional tëshërbimit të KTA nën mbikëqyrjen e një instruktori të kualifikuar për dhënien e një Trajnimi në Vendin e Punës.

d) Vlerësimi i Progresit të Trajnimit

Gjatë fazës së TVP, student kontrollori ose kontrollori i trafikut ajror në trajnim duhet të vlerësohet në intervale kohore të caktuara për t'u siguruar që është bërë një progres i kënaqshëm për të organizuar një trajnim të mëtjetshëm dhe për të vendosur objektivat përkatës. Është përgjegjësi e Instruktorit për TVP dhe Vlerësuesve të tjerë të autorizuar nga AAC, për të përcaktuar nëse një student kontrollor ose kontrollor i trafikut ajror në trajnim ka arritur nivelin e kërkuar të njohurive dhe aftësive për të vepruar si një kontrollor operacional. Këto përgjegjësi janë përcaktuar përkatësisht në pikat 7.4 dhe 7.6 të këtij Manuali.

e) Kërkesat mbi Eksperiencën Minimale

Përpara se një student apo kontrollor i trafikut ajror në trajnim të ketë një kategori të re të vlefshme, është vendosur një kërkesë që të jetë realizuar suksesshëm një PlanTrajnimiNjësie i aprovuar nga AAC, i cili duhet të përfshijë një eksperiencë minimale kohore të përcaktuar në atë PTNj.

6.5 Kategoritë (Ratings) Miratimet (Endorsements)

Kategoria (rating) në një liçensë KTA tregon disiplinën e KTA në të cilën një kontrollor i trafikut ajror mund të ofrojë një shërbim Kontrolli Trafiku Ajror. Të shoqëruara me kategoritë janë ***miratimet e kategorisë***. Këto miratime kategorish përcaktojnë më tej dhërbimin e KTA që mund të ofrohen prej kontrollorit në një Njësi të caktuar KTA. Për shembull:

- miratimet e kategorisë radar tregojnë që, qetë dy, radari primar dhe ai sekondar, mund të përdoren për të ofruar shërbime të KTA të shoqëruara me kategoritë Afrim dhe Survejim Hapësire;

- Kategoria Kontroll Vizual i Aerodromit dhe kategoria Kontroll Proçedural i Afrimit dhe i Hapësirës nuk kanë një miratim kategorie shoqërues me to.

Ato janë shënuar në liçensë vetëm APP dhe ACC.

Për të ofruar një shërbim KTA të përcaktuar nga një kategori dhe ndonjë miratim kategorie shoqërues, një kontrollor duhet gjithashtu që të mbajë edhe një miratim Njësie. **Miratimi i Njesisë** përcakton/tregon që një kontrollor është kompetent të ofrojë njëshërbim KTA në sektorë të specifikuar ose pozicione operacionale tek një Njësi e veçantë apo disa Njësi. Një kategori e vlefshme konsiston në një kategori, miratimin e kategorisë shoqërues dhe një miratim Njësie.

6.5.1 Kërkesë

Një liçensëKTA duhet të përmbajë një ose më shumë nga kategoritë e klasave të përshkruara si më poshtë:

KONTROLL VIZUAL I AERODROMIT(ADV)

KONTROLI AERODROMITME INSTRUMENT

KONTROLLPROÇEDURAL I AFRIMIT (APP)

KONTROLI AFRIMITME SURVEJIM

KONTROLLPROÇEDURAL IHAPËSIRËS (ACP)

KONTROLIHAPËSIRËS ME SURVEJIM

Për të qenë i vlefshëm, miratimi i kategorisë duhet të tregojë tipet specifike të shërbimeve që mbajtësi i liçensës mund të ofrojë, duke përfshirë edhe çdo tip pajisjeje survejimi të përdorur.

Miratimi i Njesisë duhet të tregojë Njësinë e KTA dhe pozicionet apo sektorët operacional në të cilët kontrollori është kompetent për të ofruar një shërbim.

Shënim:

Shtetet që zhvillojnë kërkesa shtesë duhet të shënojnë që ato mund të mos njihen nga Autoritete të tjera të Emëruara.

6.5.2 Kategoria Kontrolli Vizual i Aerodromit

Një kategori Kontroll Vizual i Aerodromit (ADV) i jep të drejtë mbajtësit të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për trafikun në aerodrom tek një aerodrom që nuk ka proçedura të publikuara të afrimit apo nisjes meinstrument.

Udhëzim

Kategoria Kontroll Vizual i Aerodromit mund t'i jepet kontrollorëve që janë vlerësuar si kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror tek një aerodrom ku:

- a) nuk ka procedura të publikuara të afrimit apo ngritjes me instrument;
- b) nuk ka të ngritur një Njësi Kontrolli të Afrimit;
- c) nuk ofrohet një shërbim i Kontrollit të Afrimit në distancë.

Kategoria Kontroll Vizual i Aerodromit nuk ka miratime kategorie shoqëruese. Sidoqoftë, vetë Shtetet në mënyrë individuale mund të dëshirojnë të zhvillojnë miratimet e tyre që shoqërojnë këtë kategori. Një kategori e vlefshme duhet të përfshijë një miratim Njësie.

6.5.3 Kategoria Kontrolli i Aerodromit me Instrument

Përveç kërkesave të shërbimeve të ofruara sipas kategorisë Kontroll Vizual i Aerodromit, kategoria Kontrolli i Aerodromit me Instrument (ADI) i jep të drejtë mbajtësit të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror tek një aerodrom, i cili ka procedura të publikuara për afrimin dhe/ose ngritjen me instrument.

Udhëzim

Kategoria Kontroll i Aerodromit me Instrument mund t'i jepet kontrollorëve që janë vlerësuar kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror tek aerodromet ku:

- a) ka procedura të publikuara të afrimit apo ngritjes me instrument;
- b) ka një Njësi Kontrolli të Afrimit shoqëruese; ose
- c) ku një shërbim Kontrolli Afrimi ofrohet nga një Qendër Kontrolli Hapësire (ACC).

Një kategori e vlefshme duhet të përfshijë një miratim Njësie

6.5.3.1 Miratimet e Kategorisë Kontrolli i Aerodromit me Instrument

Kategoria Kontrolli i Aerodromit me Instrument (ADI) duhet të ketë të shoqëruar me të një apo më tepër nga miratimet e kategorisë si më poshtë:

Kontrolli i Kullës

Kontrolli i Aerodromit mund të jete një pozicion operational ose mund të ndahet midis dy pozicioneve operationale, Kontrolli i Lëvisjes në Tokë (GMC) dhe Kontrolli Ajror (AIR).

Atje ku Kontrolli i Aerodromit është kryer prej një pozicioni operacional ai duhet të tregohet në liçensën e KTA duke lëshuar një miratim Kontroll Kulle (TWR) tek kategoria Kontrolli i Aerodromit me Instrument.

K Kontrolli i Lëvizjeve në Tokë

Miratimi Kontrolli i Lëvizjes në Tokë (GMC) tregon që kontrollori ka aftësinë të ofrojë shërbim Kontrolli Lëvizjeve në Tokë. Duke e pranuar GMC si një miratim të ndarë, ajo do të japë mundësi një kontrollori, detyra e të cilit është e kufizuar për të ofruar vetëm GMC, t'i lëshohet së bashku me liçencën e kontrollorit të trafikut ajror një kategori Kontrolli i Aerodromit me Instrument.

i. Kontrolli i Lëvizjeve në Tokë me Survejim

Miratimi Kontrolli i Lëvizjeve në Tokë me Survejim (GMS) tregon që një kontrollor ka aftësinë të përdorë Sistemet e Drejtimit të Lëvizjes mbi Sipërfaqen e Aerodromit në dispozitën e një shërbimi të Kontrollit të Aerodromit. Këto sisteme mund të bazohen mbi një radar ose mbi teknologji më të avancuara gjurmimi dhe që përdoren gjatë procedurave kur ka vizibilitet të ulët dhe për të zgjeruar dispozitën e një shërbimi Kontrolli Aerodromi në hapësirat jashtë survejimit vizual. Miratimi Kontrolli i Lëvizjeve në Tokë me Survejim mund t'i lëshohet vetëm një kontrollori që ka miratimin Kontroll Kulle ose miratimin Kontroll i Lëvizjeve në Tokë (shih diagramen më poshtë).

Udhëzim

Miratimi Kontrolli i Lëvizjeve në Tokë me Survejim (GMS) mund t'i jepet kontrollorëve që janë vlerësuar kompetent për të përdorur Sistemet e Drejtimit të Lëvizjes mbi Sipërfaqen e Aerodromit, duke përfshirë në dispozitën e shërbimit Kontroll i Aerodromit, Radarin e Lëvizjes mbi Sipërfaqen (SMR). Miratimi Kontrolli i Lëvizjeve në Tokë me Survejim mund ta lejojë mbajtësin që të përdorë pajisjen për t'i ofruar një shërbim Kontrolli Aerodromi një avioni që ndodhet mbi zonën e manovrimit gjatë kushteve të një vizibiliteti të ulët dhe për të plotësuar observimin vizual.

K Kontroll Ajror

Miratimi Kontroll Ajror (AIR) tregon që një kontrollor ka aftësinë të ofrojë një shërbim AIR. Duke e pranuar Kontrollin Ajror (AIR) si një miratim të ndarë, ajo do të japë mundësi një kontrollori, detyra e të cilit është e kufizuar për të ofruar vetëm AIR, t'i lëshohet së bashku me liçencën e kontrollorit të trafikut ajror një kategori Kontrolli i Aerodromit me Instrument.

ii. Kontrolli i Aerodromit me Radar

Miratimi Kontrolli i Aerodromit me Radar (RAD) pranon që radari luan një rol të rëndësishëm në kryerjen e Kontrollit të Aerodromit. Aftësitë e mëtjeshme të kërkuara janë të kufizuara tek ato që kërkohen për të ofruar shërbimin RAD të përshkruara tek Proçedurat e ICAO për Shërbimet e Navigimit Ajror (PANS) Dok. 4444-RAC/501, Pjesa VI, para 10.1.1 (ICAO, 1996). Shtetet që i kërkojnë kontrollorëve të tyre të ofrojnë një shërbim të mëtjeshëm të zgjeruar të kontrollit të aerodromit me radar duhet t'i trajnojnë kontrollorët e tyre për të fituar aftësitë shtesë të kërkuara. Sidoqoftë, pavarësisht të ndonjë trajnimit shtesë, miratimi RAD në një Liçensë kontrollori do të pranohet universalisht vetëm nga Shtetet e tjera duke treguar që kontrollori ka demonstruar aftësinë e kërkuar për të ofruar shërbimin bazë të kontrollit të aerodromit me radar siç është përcaktuar nga ICAO. Ashtu si me miratimet e kategorisë të zhvilluara nga vetë Shtetet, asgjë nuk mund t'i parandalojë Shtetet që në proçesin e liçensimit të pranojnë marrëveshje të ndërsjellta mbi aftësitë shtesë të kërkuara prej kontrollorëve të tyre. Miratimi Kontrolli i Aerodromit me Radar mund të lëshohet vetëm për një kontrollor me një miratim Kontroll Kulle ose Kontroll Ajror (shih diagramën më poshtë).

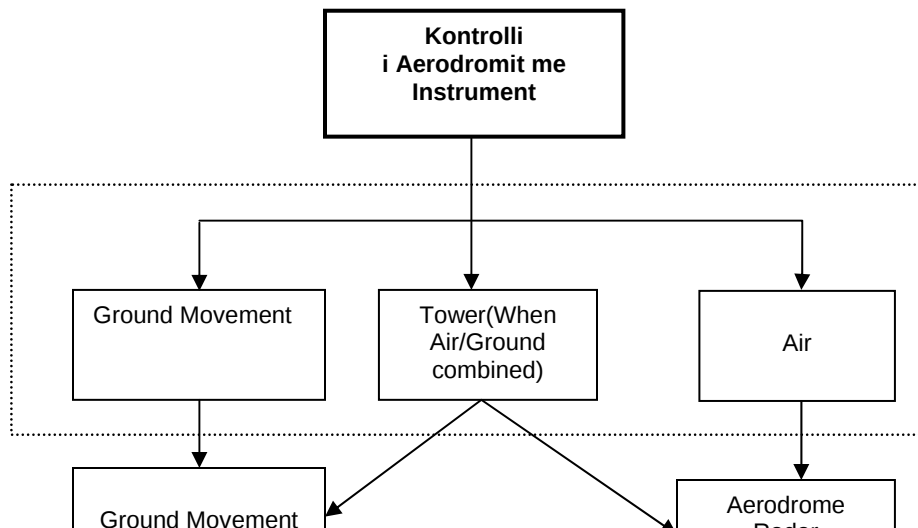
Udhëzim

Miratimi Kontrolli i Aerodromit me Radar mund t'iu jepet vetëm kontrollorëve që janë vlerësuar kompetent për të përdorur pajisjen e radarit të survejimit në kryerjen e shërbimit Kontroll i Aerodromit.

Miratimi Kontrolli i Aerodromit me Radar nuk duhet të lejojë kontrollorin e Aerodromit që të përdorë pajisjen e radarit të survejimit në asnjë mënyrë sepse do t'ia hiqte vemendjen prej detyrës kryesore për të ofruar një shërbim Kontrolli Aerodromi me anë të observimit vizual të trafikut në aerodrom.

Autoriteti kompetent përcakton hapësirën ajrore brenda të cilës mund të ofrohet ky shërbim.

Normalisht, përdorimi i radarit të survejimit në kryerjen e shërbimit Kontroll Aerodromi është e kufizuar deri tek funksionet e përcaktuara tek Proçedurat e ICAO për Shërbimet e Navigimit Ajror (PANS) Dok. 4444-RAC/501, Pjesa VI, para 10.1.1 (ICAO, 1996).



Kategoria dhe miratimet për Kontrollin e Aerodromit me Instrument

6.5.4 Kategoria Kontrolli Proçedural i Afrimit

Një kategori Kontroll Proçedural i Afrimit (APP) i jep të drejtën mbajtësit të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për avionat në mbërritje, nisje dhe tranzit në hapësirë kontrolli dhe/ose zonë kontrolli pa qenë e nevojshme përdorimi i pajisjeve tëurvejimit.

Udhëzim

Kategoria Kontrolli Proçedural i Afrimit mund t'i jepet një kontrollori që është vlerësuar kompetent për të ofruar një shërbim Kontrolli Afrimi për avionat në mbërritje, nisje dhe tranzit pa qenë e nevojshme përdorimi i pajisjeve tëurvejimit.

Një shërbim Kontrolli Afrimi mund të ofrohet nga një Njësi Kontrolli Afrimi ose nga një Qendër e Kontrollit të Hapësirës (ACC).

Kategoria Kontrolli Proçedural i Afrimit nuk ka miratime shoqeruese kategorie. Sidoqoftë vetë Shtetet mund të dëshirojnë të zhvillojnë miratimet e tyre të shoqëruara me këtë kategori.

Një kategori e vlefshme duhet të përfshijë një miratim Njësie.

6.5.5 Kategoria Kontrolli i Afrimit meurvejim

Një Kategori Kontrolli i Afrimit meurvejim (APS) i jep të drejtën mbajtësit të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për avionat në mbërritje, nisje dhe tranzit në hapësirë kontrolli dhe/ose zonë kontrolli me anë të përdorimit të pajisjeve tëurvejimit.

survejimit. Për të qenë e vlefshme, kategoria duhet të përfshijë ose një miratim Radar (RAD), ose miratimin Survejim Automatik i Varur (ADS) `

Udhëzim

Një Kategori Kontrolli i Afrimit me Survejimmund t'i jepet një kontrollori që është vlerësuar kompetent për të ofruar një shërbim Kontrolli Afrimi për avionat në mbërritje, nisje dhe tranzit me anën e përdorimit të pajisjeve të survejimit.

Një kategori e vlefshme do të përfshijë një miratim Njësie.

6.5.5.1 Miratimet e Kategorisë Kontrolli i Afrimit me Survejim

Radar

Miratimi radar tregon që kontrollori disponon aftësitë për të ofruar një shërbim afrimi me përdorimin e radarit primar dhe/ose sekondar.

Të shoqëruara me miratimin radar janë dy miratimet shtesë të kategorisë të cilat lidhen me përdorimin nga kontrollori të pajisjes së survejimit për të ofruar shërbime të afrimit me instrument approaches. Para se një kontrollor të mund të mbajë një nga këto miratime, ai duhet që tashmë të mbajë miratimin radar endorsement.

Dy miratimet shtesë janë:

i. Radar i Afrimit me Preçizion (PAR)

Miratimi Radar i Afrimit me Preçizion (PAR) tregon që një kontrollor ka aftësinë për të ofruar një shërbim afrimesh në tokë të kontrolluara me preçizion duke përdorur pajisjen e Radarit të Afrimit me Preçizion. E lëshuar me një miratim PAR, kontrollori duhet të mbajë një miratim radar (shih diagramën më poshtë).

Udhëzim

Një miratim Radar Afrimi me Preçizion (PAR) mund t'i jepet një kontrollori që është vlerësuar kompetent për të ofruar një shërbim

Kontrolli trafiku ajror me përdorimin e PAR për avionat në afrimin final drejt një piste.

ii. Radar i Survejimit të Afrimit

Miratimi Radar i Survejimit të Afrimit (SRA) tregon që një kontrollor ka aftësinë për të ofruar një shërbim afrimesh pa preçizion të kontrolluara në tokë duke përdorur pajisjen e survejimit. E lëshuar me një miratim SRA, kontrollori duhet të mbajë një miratim radar (shih diagramën më poshtë).

Udhëzim

Një miratim Radar i Survejimit të Afrimit (SRA) mund t'i jepet një kontrollori që është vlerësuar kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror me përdorimin e pajisjes së survejimit për avionat në afrimin final drejt një piste.

_ Survejimi Automatiki Varur

Miratimi Survejim Automatik i Varur (ADS) do të tregojë që një kontrollor ka aftësinë për të ofruar një shërbim Kontrolli të Afrimit me përdorimin e ADS.

Shënim:

ADS është një sistem survejimi, tashmë në përdorim jashtë rajonit Evropian, i cili është një teknologji hedhur në treg që pritet të futet edhe në Evropë.

Udhëzime

Një miratim Survejim Automatik i Varur (ADS) mund t'i jepet një kontrollori që është vlerësuar kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror për avionat në mbërritje, në nisje ose tranzit me përdorimin e pajisjes ADS.

_ Kontrolli i Zonës Fundore(Terminal)

Miratimi Kontrolli i Zonës Fundore(TCL) mund të shoqërohet ose me një kategori Survejim i Hapësirës ose Survejim i Afrimit. Miratimi i lejon mbajtësit të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror me përdorimin e çdo pajisjeje survejimi, në zonën fundore të kontrollit dhe/ose sektorët e afërt (fqinjë) të përcaktuar për dispozitën e TCL. Para se një kontrollor të mund të mbajë këtë miratim, ai tashmë duhet të mbajë një miratim RAD ose ADS për një kategori Afrimi ose Survejimi Hapësire.

Tani dhe për një të ardhme afatmesme, pritet që radari do të jetë pajisja e survejimit që do të përdoret për të ofruar Kontrollin e Zonës Fundore.

Kontrolli i Zonës Fundore mund të ngrihet në qoftë se Autoriteti i Kontrollit të Trafikut Ajror e konsideron që, për shkak të trafikut kompleks të avionave në hyrje dhe në dalje dhe/ose për shkak të konfigurimit të hapësirës ajrore, ka një kërkesë për një funksion kontrolli të ndërmjetëm midis Kontrollit të Hapësirës dhe Kontrollit të Afrimit.

AAC do të përcaktojë fushën e përgjegjësisë të sektorëve individualë brenda Kontrollit të Zonës Fundore (TCL), por në terma të përgjithshëm TCL është përgjegjëse për avionin që nga koha dhe vendi tek i cili:

- a) avioni në hyrje transferohet nga Kontrolli i Hapësirës deri kur ai transferohet tek Kontrolli i Afrimit ose Aerodromit;

- b) avioni në dalje transferohet nga Kontrolli i Aerodromit ose i Afrimit deri kur ai transferohet tek Kontrolli i Hapësirës.

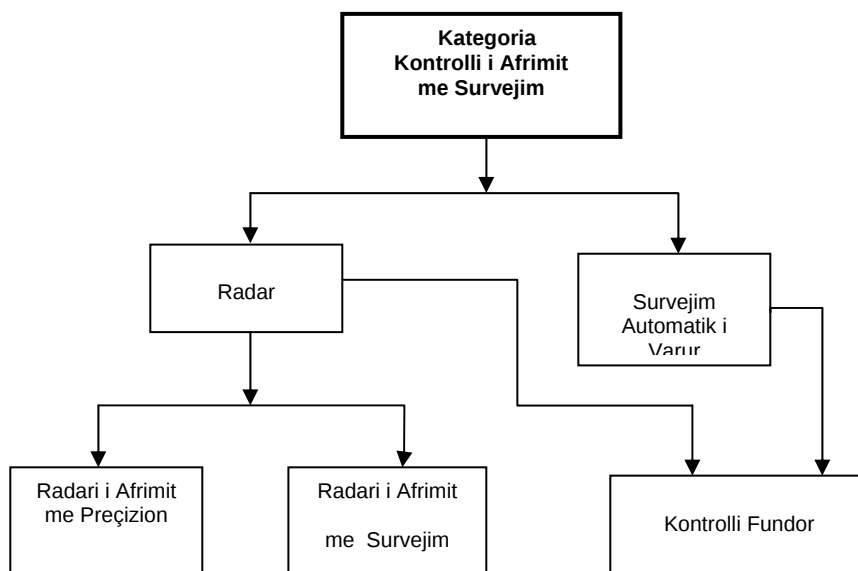
Detyra e TCL është të ndajë levizjen e trafikut në hyrje dhe në dalje nga një ose më tepër aerodrome të cilët mund të përfshihen në përdorimin e teknikave të kontrollimit të tilla si zvogëlimi i ndarjes me radar, kontrolli i shpejtësisë, kontrolli i fluksit (streaming), radhitjes dhe kontrolli i vendodhjes vertikale (stack control). Avionat në hyrje normalisht transferohen tek Kontrolli i Afrimit në nivelet vertikale të pranuar ose me anë të transferimit me radar, dhe avionat në dalje transferohen tek Kontrolli i Hapësirës në nivelet e ndërmjetme të pranuar ose të koordinuara ose me anë të transferimit me radar. TCL normalisht nuk duhet të përfshijë radhitjen e avionave në hyrje për tek afrimi final, ose ngjitjen (climbing) e avionave në dalje tek niveli i kërkuar fundor i kryqëzimit (cruising), ose përcaktimin e ndarjeve horizontale të monitoruara pa ose me radar. Kontrollorët e Hapësirës me Radar dhe Afrimit me Radar normalisht nuk do të kenë kombinime aftësish për të ofruar Kontrollin e Zonës Fundore(TCL), por ka gjëra të përbashkëta të mjaftueshme, dhënia e trajnimit përkatës shtesë, që kontrollorët nga çfarëdo disipline qofshin duhet të jenë në gjendje të ofrojnë këtë shërbim (shih diagramën më poshtë).

Shënim:

Kontrolli i Zonës Fundore(TCL) fillon tek një pikë, e pranuar nga vetë AAC, ku një kontrollor En-route, ose një kontrollor i caktuar Afrimi ose Aerodromi, ia transferon përgjegjësinë kontrollorit të Zonës Fundore. Kontrolli i Zonës Fundore(TCL) mbaron, tek një pikë e pranuar nga vetë AAC, ku kontrollori i Zonës Fundore ia transferon përgjegjësinë kontrollorit En-route ose një kontrollori të caktuar Aerodromi ose Afrimi.

Udhëzim

Miratimi i Kontrollit të Zonës Fundore(TCL) mund t'i jepet një kontrollori që është vlerësuar kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror avionave që operojnë në hapësira të specifikuar kontrolli.



Kategoria dhe miratimet për Kontrollin e Afrimit me Survejim

6.5.6 Kategoria Kontrolli Proçedural i Hapësirës

Një kategori Kontroll Proçedural i Hapësirës (ACP) i jep të drejtën mbajtësit të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror në kontrollin e hapësirave pa nevojën e përdorimit të pajisjes sëurvejimit.

Udhëzim

Kategoria ACP mund t'i jepet kontrollorëve që janë vlerësuar kompetent për ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror pa nevojën e përdorimit të pajisjes sëurvejimit.

Kategoria ACP nuk ka miratime shoqëruese. Sidoqoftë vetë Shteti mund të dëshirojë të zhvillojë miratimet e veta për t'i shoqëruar me këtë kategori.

Një kategori e vlefshme duhet të përfshijë një miratim Njësie.

6.5.7 Kategoria Kontrolli Hapësirësme Survejim

Një kategori Kontroll i Hapësirësme Survejim (ACS) i jep të drejtën mbajtësit të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror në kontrollin e hapësirave me anë të përdorimit të pajisjes sëurvejimit.

Për të qenë e vlefshme, kjo kategori duhet të përfshijë një miratim radar ose Survejim Automatik i Varur (ADS).

Udhëzim

Kategoria Kontroll i Hapësirësme Survejim (ACS) mund t'i jepet kontrollorëve që janë vlerësuar kompetent për ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror me anë të përdorimit të pajisjes sëurvejimit.

Një kategori e vlefshme duhet të përfshijë një miratim Njësie.

6.5.7.1 Miratimet e kategorisë Kontrolli Hapësirës me Survejim

Radar

Një miratim radar tregon që kontrollori disponon aftësitë e duhura për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror në kontrollin e hapësirave, me anë të përdorimit të radarit si pajisje survejimi.

Udhëzim

Një miratim radar mund t'i jepet kontrollorëve që janë vlerësuar kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror në kontrollin e hapësirave me anë të përdorimit të radarit të survejimit.

Survejim Automatik i Varur

Një miratim Survejim Automatik i Varur (ADS) i jep të drejtën mbajtësit të me anë të shfrytëzimit të informacionit ADS

Udhëzim

Miratimi ADS mund t'i jepet kontrollorëve që janë vlerësuar kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror të tipit të shënuar në miratimin e kategorisë me anë të shfrytëzimit të informacionit.

Kontrolli Zonës Fundore

Miratimi Kontrolli i Zonës Fundore (TCL) mund të shoqërohet ose me një kategori Survejim i Hapësirës ose me Survejim të Afrimit. Miratimi e lejon mbajtësin që të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku me anë të përdorimit të çdo lloji pajisjeje survejimi, në një hapësirë fundore dhe/ose sektorët e afërt (fqinjë) të përcaktuar për dispozitën e shërbimit TCL. Para se një kontrollor të mund të mbajë këtë miratim, ai tashmë duhet të mbajë një miratim radar ose ADS për një kategori Survejim Afrim ose Survejim Hapësirë.

Aktualisht dhe për një periudhë afatmesme, pritet që radari të jetë pajisja e survejimit të përdorur për të ofruar një shërbim TCL.

Kontrolli i Zonës Fundore (TCL) mund të ngrihet në qoftë se Autoriteti Kontrollues e konsideron, në sajë të trafikut kompleks të avionëve në hyrje dhe në dalje dhe/ose për shkak të konfigurimit të hapësirës ajrore, ka një kërkesë për një funksion kontrolli të ndërmjetëm midis Kontrollit të Hapësirës dhe Kontrollit të Afrimit.

Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) do të përcaktojë fushën e përgjegjësisë të sektorëve individualë brenda Kontrollit të Zonës Fundore, por në terma të përgjithshëm TCL përgjigjet për avionët që nga koha dhe vendi në të cilën:

- a) avionët në hyrje transferohen nga Kontrolli i Hapësirës deri sa ata të jenë transferuar tek Kontrolli i Afrimit ose Kontrolli i Aerodromit;
- b) avionët në dalje transferohen nga Kontrolli i Afrimit ose Kontrolli i Aerodromit deri sa ata të jenë transferuar tek Kontrolli i Hapësirës.

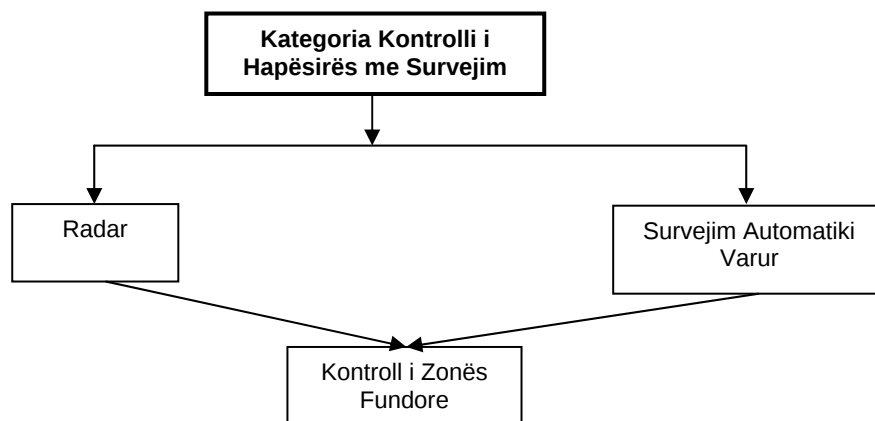
Detyra e Kontrollit të Zonës Fundore (TCL) është që të ndajë lëvizjen e trafikut në hyrje dhe në dalje nga një apo më tepër aerodrome, e cila mund të përfshijë përdorimin e teknikave të kontrollimit të tilla si ndarja e zvogëluar me radar, kontrolli i shpejtësisë, lëvizja (streaming), radhitja (sequencing) dhe kontrolli vertikal (stack control). Avionët në hyrje normalisht transferohen nga Kontrolli i Afrimit tek nivelet vertikale të pranuar ose me anë të transferimit me radar, dhe avionët në dalje transferohen tek Kontrolli i Hapësirës tek nivelet vertikale të pranuar apo nivelet e ndërmjetme të koordinuara ose me anë të transferimit me radar. TCL, normalisht nuk duhet të përfshijë radhitjen e avionëve në hyrje drejt afrimit final, ose ngjitjen e avionëve në dalje drejt nivelit të kryqëzimit final, ose vendosjen e ndarjes horizontale të monitoruar pa radar apo me radar. Kontrollorët me Radar të Hapësirës dhe Afrimit normalisht nuk duhet të kenë kombinime aftësish për të ofruar një shërbim TCL, por ka një gjë të përbashkët të mjaftueshme, dhënia e trajnimit të duhur shtesë, që kontrollorët nga disiplina të tjera duhet të jenë në gjendje që të ofrojnë këtë shërbim (shih diagramën më poshtë).

Shënim:

Kontrolli i Zonës Fundore (TCL) fillon tek një pikë e pranuar nga vetë AAC, ku kontrollori En-route, ose kontrollori i caktuar i Afrimit ose Aerodromit, ia transferon përgjegjësinë kontrollorit të Zonës Fundore. TCL mbaron tek një pikë e pranuar nga vetë AAC, ku kontrollori i Zonës Fundore ia transferon përgjegjësinë kontrollorit En-route, ose kontrollorit të caktuar të Aerodromit ose Afrimit.

Udhëzim

Miratimi i Kontrollit të Zonës Fundore (TCL) mund t'i jepet kontrollorëve që janë vlerësuar kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror për operimin e avionëve në hapësira të specifikuara kontrolli.



Kategoria dhe miratimet e Kontrollit të Hapësirës me Survejim

Hapësirë e lënë qëllimisht bosh

7. LIÇENSIMI I KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

7.1 Kontrollori i Trafikut Ajror

7.1.1 Kërkesa

Një person nuk duhet të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror po të mos mbajë një liçensë KTA me një kategori të vlefshme, duke përfshirë çdo miratim kategorie shoqëruese dhe miratimin e Njesisë në lidhje me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror të ofruar dhe një çertifikatë të vlefshme të shëndetit mjekësor për kategorinë përkatëse.

Kategoria duhet të jetë tipit të përcaktuar në Seksionin 6 të këtij Manuali Liçensimi

Miratimet e kategorisë duhet të jenë të tipit të përcaktuar në Seksionin 6 të këtij Manuali Liçensimitë jenë të tipit të përcaktuar nga Autoriteti i i Aviacionit Civil.

Njëmiratim Njësie aktual duhet të përfshijë detaje të Njesisë KTA dhe atje ku është e aplikueshme të përfshijë pozicionet apo sektorët operacional individual për të cilët është e vlefshme kategoria.

7.1.2 Udhëzim

Njëkategori dhe miratimet shoqëruese të asaj kategorie tregojnë tipin e shërbimit që mund të ofrohen nga një kontrollor i liçensuar i trafikut ajror. Kur një kontrollor është vlerësuar kompetent për të ofruar një shërbim KTA tek një Njësi e caktuar, liçensa e KTA ka të shënuar edhe një kategori të vlefshme. Kategoria e vlefshme mund të përfshijë një miratim kategorie dhe miratimin (et) e Njesisë, e cila detajon Njësine dhe pozicionet apo sektorët operacional individual tek të cilët mund të ofrohet një shërbim KTA. Për të ushtruar privilegjet e kategorisë që disponon, kontrollori gjithashtu duhet të mbajë dhe një certifikatë të vlefshme të shëndetit mjekësor për kategorinë përkatëse si edhe Nivelin 4 të ICAO për gjuhën Angleze.

Shënimet për miratimin e Njesisë në liçensën e KTA mund të shkurtohen ose të kodohen nga Njësia, duke e informuar Autoritetin e Liçensimit mbi shkurtimet dhe kodet e përdorura.

7.2 Student Kontrollori i Trafikut Ajror

7.2.1 Kërkesa

Një person që nuk disponon një liçensë kontrollori trafiku ajror nuk duhet ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror nën mbikëqyrjen e një Instruktori për TVP (OJT) po të mos mbajë një liçensë student kontrollor i trafikut ajror dhe një certifikatë të vlefshme të shëndetit mjekësor. Për të dhënë njëliçensë student kontrollor i trafikut ajror, një person duhet:

- a) të jetë të paktën 21vjeç dhe të mbajë minimumi një diplomë të përfundimit të shkollës së lartë;
- b) të ketë përfunduar suksesshëm kursin e trajnimit Fillestar të aprovuar për KTA në disiplinën e kategorisë që lidhet me shërbimin e KTA të ofruar prej tij dhe të ketë kaluar çdo provim (me shkrim dhe me gojë) dhe vlerësim që shoqërohet me atë kurs të aprovuar;
- c) që liçensa e tij të përmbajë të paktën një kategori dhe një miratim kategorie;

- d) të ketë demonstruar mbrojtjen e **Nivelit 4 të ICAO** për gjuhën Angleze; dhe
- e) të mbajë një certifikatë të vlefshme **Klasi 3** sipas Eurocontrollit ose ICAO të shëndetit mjekësor për kategorinë përkatëse.
- f) organizata të ketë bërë shlyerjen financiare të tarifës përkatëse sipas VKM në fuqi.

7.2.2 Udhëzim

Një liçensë student kontrollor i trafikut ajrorduhet t'i lëshohet për një periudhë kohe të specifikuar të kufizuar, të rinovueshme herë pas here ashtu siç kërkohet nga Autoriteti i Liçensimit. Kjo periudhë është 1 vit. Gjatë kësaj periudhe studenti duhet të përfundojë fazën e TVP.

Një liçensë student kontrollor i trafikut ajrorduhet të anulohet/hiqet pasi është arritur në mënyrë të suksesshme kategoria e parë dhe është lëshuar një liçensë e plotë për kontrollor të trafikut.

Trajnimi i Njesisë duhet të nis brenda 6 (gjashtë) muajve nga data e lëshimit të një liçense student kontrollor i trafikut.

Një liçensë student kontrollor i trafikut ajrorduhet të rinovohet edhe për një periudhë tjetër 1-vjeçare, vetëm në qoftë se ka nisur Trajnimi i Njesisë.

7.3 Kontrollor Trafiku Ajror në Trajnim

7.3.1 Kërkesa

Mbajtësi i një liçense kontrollor i trafikut ajrormund të mos ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për të cilën ai/ajo nuk mbannjë kategori të vlefshme, me përjashtim kur është nën mbikëqyrjen e një kontrollori trafiku ajror të kualifikuar siç duhet.

Kontrollori i trafikut ajror në trajnim që ofron një shërbim KTA nën mbikëqyrje duhet:

- a) të ketë përfunduar suksesshëm një kurs trajnimi të aprovuar për KTA dhe të ketë kaluar çdo provim (me shkrim dhe me gojë) dhe vlerësim që shoqërohet me atë kurs të aprovuar për disiplinën e kategorisë e cila lidhet me shërbimin e KTA të ofruar ose;
- b) të ketë një kategori të vlefshme në atë disiplinë kategorie; dhe

c) të mbajë një certifikatë të vlefshme të shëndetit mjekësor për kategorinë përkatëse.

Kontrollori mbikëqyrës duhet të jetë një ITVP (OJTI) i kualifikuar dhe të mbajë një kategori të vlefshme përkatësisht për shërbimin e kontrollit të trafikut ajror të ofruar.

7.3.2 Udhëzim

Kërkesa e mësipërme 7.3.1 (a) ka lidhje me kontrollorët e liçensuar të trafikut ajror që kanë ndërmarrë trajnim në një disiplinë kategorie shtesë. Në këtë rast, kursi i trajnimit të aprovuar duhet të jetë në disiplinën e kategorisë e cila ka lidhje me shërbimin e KTA të ofruar.

Kërkesa e mësipërme 7.3.1 (b) ka lidhje me:

- a) trajnimin e kontrollorëve të liçensuar të trafikut ajror në pozicionet apo sektorët operationalë shtesë tek një Njësi për të cilën kategoritë e kërkuara janë në të njëjtat disiplina kategorie si kategoritë e vlefshme që tashmë mbahen nga një kontrollor tek ajo Njësi, ose
- b) kontrollorët e liçensuar të trafikut ajror që kanë lëvizur tek një Njësi tjetër për t'u trajnuar në pozicionet apo sektorët operationalë për të cilët kategoria e kërkuar është në të njëjtën disiplinë kategorienë të cilën kontrollori mbante një kategori të vlefshme tek një Njësi e mëparshme.

Kur një kontrollor lëviz tek një Njësi e re, kategoritë e tij të vlefshme në lidhje me Njësinë e mëparshme duhen anuluar nga Autoriteti i Liçensimit (po të mos jetë ruajtur vlefshmëria e kategorisë së mëparshme, sipas skemës përkatëse).

7.4 Miratimi i Liçensës Instruktor për Trajnimin në Vendin e Punës

Një miratim në liçensë është një kualifikim shtesë i një kontrollori trafiku ajror, e cila mund të përdoret i shoqëruar me çdo kategori të vlefshme të mbajtësit të liçensës. I vetmi miratim liçense që shoqërohet me liçensën e harmonizuar Evropiane të kontrollorit të trafikut ajror është miratimi për Instruktorin e Trajnimit në Vendin e Punës (OJTI).

Ky miratim duhet lëshuar për një periudhë të rinovueshme **3 (tre) vjeçare**. Sidoqoftë, ashtu si me miratimet e kategorisë, AAC mund të zhvillojë miratimet e veta të liçensës të cilat mund të njihen edhe nga autoritetet e Shteteve të tjera në bazë të marrëveshjeve dypalëshe ose shumëpalëshe.

7.4.1 Kërkesa

Që të lëshohet një miratim liçense për instruktor për Trajnim në Vendine Punës, aplikanti duhet:

- a) të mbajë një liçensëkontrollori trafiku ajror për të paktën 5 vjet;
- b) të ketë përfunduar suksesshëm një kurs trajnimi të aprovuar ITVP (OJTI) dhe të ketë kaluar çdo provim (me shkrim dhe me gojë) dhe vlerësim që shoqërohet me atë kurrsiç kërkohet nga Autoriteti i Liçensimit;
- c) të ketë mbajtur një kategori të vlefshme për disiplinën e kategorisë në të cilën ai do të instruktojë për një periudhë të paktën 2 vjet;
- d) të mbajë dhe të ketë mbajtur një kategori të vlefshme për sektorët ose pozicionet operacionale tek të cilat ai do të instruktojë, për një periudhë të paktën për **6 (gjashtë) muajt e fundit**.
- e) organizata të ketë bërë shlyerjen financiare të tarifës përkatëse sipas VKM në fuqi

Kurset e trajnimit ITVP (OJTI) duhet të kënaqin, ose të jenë ekuivalente me objektivat e detajuara në dokumentin udhëzues “Air Traffic Controller Training at Operational Units”(EATMP, 1999 – T10).

7.4.2 Udhëzim

Çdo kurs trajnimi për ITVP duhet të planifikohet dhe organizohet për të kënaqur kërkesat përkatëse kombëtare.

Përgjegjësitë e Instruktorëve për TVP duhet të përfshijnë:

- a) përcaktimin dhe raportimin mbi ecurinë e trajnimit të një studenti apo kontrollori trafiku ajror në trajnim;
- b) identifikimin e çdo mangësie në njohuritë ose aftësitë dhe rekomandimin e trajnimeve shtesë riparuese;
- c) rekomandimin që studentët dhe kontrollorët e trafikut ajror në trajnim janë vlerësuar kompetent për t’u pajisur me një kategori të vlefshme për shërbimin e KTA për të cilin ata i janë nënshtruar TVP;
- d) mbikëqyrjen e kontrollorëve që kanë patur të pezulluara kategoritë e kontrollorit të trafikut ajror, miratimet e kategorisë dhe/ose miratimet e Njesisë.

7.5 Miratimi i i Liçensës mbi aftësinë në gjuhën Angleze

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të garantojë që kontrollorët e trafikut ajror demonstrojnë aftësinë për të folur dhe kuptuar gjuhën Angleze për të përmbushur standartet e kërkuara. Aftësia e tyre duhet të përcaktohet sipas nivelit të aftësisë të identifikuar më poshtë

7.5.1 Kërkesa

Niveli i kërkuar i aftësisë në gjuhën Angleze për kontrollorët e trafikut ajror do të jetë **Niveli 4 sipas ICAO**.

7.5.2 Udhëzim

Aftësia duhet të demonstrohet me anë të një çertifikate të lëshuar nga një autoritet kompetent i aprovuar nga AAC, mbas një procedure vlerësimi objektiv dhe transparent.

Për të përmbushur kërkesën e gjuhës Angleze aplikanti duhet të:

- a) komunikojë rrjedhshëm në situata zanore (telefoni/radiotelefoni) dhe ballë për ballë;
- b) komunikojë në situata konkrete operacionale me saktësi dhe qartësi;
- c) komunikojë për zgjidhjen e keqkuptimeve operacionale dhe situatave linguistike të komplikuara në ngjarje që ndodhin brenda kontekstit operacional të komunikimit zanor;
- d) përdorë një dialekt ose theks i cili të jetë i kuptueshëm për komunitetin aeronautik;
- e) kalojë suksesshëm provimet dhe vlerësimet përaktëse të aftësisë së gjuhës për nivelin e përcaktuar për kontrollorët e trafikut ajror.
- f) Në rast se kontrollori i trafikut ajror dështon në mbrojtjen e Nivelit 4 të gjuhës angleze sipas ICAO, atëherë Autoriteti i Liçensimit do të marrë masën e pezullimit të Liçensës së tij deri në arritjen e nivelit përkatës të kërkuar.
- g) Për ruajtjen e kompetencës së vazhdueshme edhe të aftësisë në gjuhën angleze dhe mbrojtjen e **Nivelit 4 të ICAO**, ALBCONTROL sh.a. të paktën në çdo **3 (tre)** vjet duhet të organizojë kurse rifreskimi të gjuhës angleze.

7.6 Miratimi i Liçensës Vlerësues për Kontrollorin e Trafikut Ajror

Ky miratim në liçensë është një kualifikim shtesë i një kontrollori trafiku ajror ose një Instruktori Trajnimi në Vendin e Punës, i cili ka përfunduar suksesshëm kursin përkatës

të trajnimit dhe mund të përdoret i shoqëruar me çdo kategori të vlefshme të mbajtësit të liçensës. Ky miratim që shoqërohet me liçensën shënohet në të me kodin **ASS/EXM**.

Ky miratim lëshohet për një periudhë të rinovueshme **3 (tre) vjeçare**. Sidoqoftë, ashtu si me miratimet e kategorisë, AAC mund të zhvillojë miratimet e veta të liçensës të cilat mund të njihen edhe nga autoritetet e Shteteve të tjera në bazë të marrëveshjeve dypalëshe ose shumëpalëshe.

7.6.1 Kërkesa

Që të lëshohet një miratim liçense për Vlerësues për një Instruktor për Trajnim në Vendin e Punës ose për një Kontrollor të Trafikut Ajror, aplikanti duhet:

- a. të mbajë një liçensë kontrollori trafikut ajror prej të paktën **7 (shatë) vjetësh**;
- b. të ketë përfunduar suksesshëm një kurs trajnimi të aprovuar për Vlerësues dhe të ketë kaluar, nëse aplikohet, çdo provim (me shkrim dhe me gojë) dhe vlerësim që shoqërohet me atë kurs siç kërkohet nga Autoriteti i Liçensimit;
- c. të ketë mbajtur një kategori të vlefshme për disiplinën e kategorisë në të cilën ai do të kryejë vlerësimin për një periudhë të paktën **5 (pesë) vjet**;
- d. të mbajë ose të ketë mbajtur një kategori të vlefshme për sektorëtose pozicionet operacionale për të cilët ai do të vlerësojë, për një periudhë të paktën për **5 (pesë) vitet e fundit**.
- e. Vlerësuesit nuk duhet të kenë marrë pjesë në procesin e instruktimit për të cilin u kërkohet të kryejnë vlerësimin përkatës.
- f. organizata të ketë bërë shlyerjen financiare të tarifës përkatëse sipas VKM në fuqi

Kurset e trajnimit për Vlerësues (ASS/EXM) duhet të kënaqin, ose të jenë ekuivalente me, objektivat e detajuara në dokumentin udhëzues “Air Traffic Controller Training at Operational Units” (EATMP, 1999 – T10).

7.6.2 Udhëzim

Çdo kurs trajnimi për ASS/EXM duhet të planifikohet dhe organizohet për të kënaqur kërkesat përkatëse kombëtare.

Përgjegjësitë e Vlerësuesve për TVP duhet të përfshijnë:

- a) Zhvillimin korrekt të procesit të vlerësimit sipas Skemes së Kompetencës dhe performancën praktike të një studenti apo kontrollori trafiku ajror në trajnim;
- b) Vlerësimin dhe raportimin mbi kompetencën e një studenti apo kontrollori trafiku ajror në trajnim;

- c) Vërtetimin dhe Letër-rekomandimin për Autoritetin e Liçensimit, që studentët dhe kontrollorët e trafikut ajror në trajnim janë vlerësuar kompetent për t'u pajisur me një kategori të vlefshme për shërbimin e KTA për të cilin ata i janë nënshtruar skemes së kompetencës;

Hapësirë e lënë qëllimisht bosh

8. RREGULLORJA E SIGURISË SË KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR - PROÇEDURAT E TRAJNIMIT

8.1 Hyrje

Proçedurat e Sigurisë ndihmojnë në garantimin që shërbimet e kontrollit të trafikut ajror të ofruara nga kontrollorë të liçensuar të trafikut ajror në Njësitë e kontrollit të trafikut ajror dhe që shërbimet e KTA janë të sigurta dhe që shërbimet e KTA që ata ofrojnë kënaqin kërkesat e Njësisë dhe të operatorëve ajrorë.

Vetë Shteti Shqiptar garanton që Njësitë operacionale të KTA përpunojnë proçedurat e tyre menaxhimit dhe kontrollit të sigurisë në përputhje me kërkesat e Shtetit. Këto procese garantojnë që proçedurat rregullatore të sigurisë janë në përputhje me shërbimet e KTA dhe me atë objektivi i ofrimit të një shërbimi KTA të sigurt është arritur.

8.2 Rregullorja e Trajnimit për KTA

8.2.1 Kërkesa

Trajnimi i kontrollorëve të trafikut ajror duhet të përgatisë mjaftueshëm student kontrollorë të trafikut ajror dhe/ose kontrollorë në trajnim të trafikut ajror për dhënie e një liçense KTA dhe/ose kategoritë shoqëruese.

Një trajnim i tillë duhet të sigurojë aftësitë dhe njohuritë e nevojshme në një nivel të caktuar kompetence për t'iu krijuar mundësinë student kontrollorëve të trafikut ajror dhe/ose kontrollorëve në trajnim të trafikut ajror për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror ndërkohë që operojnë nën mbikëqyrjen e një instruktori për Trajnim në Vendin e Punës.

Për qëllimet e procedurave të rregullores së sigurisë, trajnimi i kontrollorëve të trafikut ajror është i ndarë në dy faza:

a) ***Trajnimi Fillestar;***

b) ***Trajnimi i Njësisë***, i përbërë nga:

- Trajnimi Tranzitiv,
- Para-Trajnim në Vendin e Punës (PTVP) dhe
- Trajnim në Vendin e Punës (TVP).

8.3 Trainimi Fillestar

8.3.1 Kërkesa

Kurset e Trajnimit Fillestar duhet t'i pajisin student kontrollorët e trafikut ajror dhe/ose kontrollorët në trajnim të trafikut ajror me aftësitë dhe njohuritë e nevojshme në një nivel të caktuar kompetence që do t'i përgatisë ata për të nisur trajnimin në Njësitë operacionale.

Kurset e Trajnimit Fillestar do të mbulojnë lëndët si vijon Kodi Ajror, Menaxhimi i trafikut ajror, duke përfshirë procedurat për kooperimin civilo-ushtarak, Meteorologji, Navigim, Avioni dhe Parimet e Fluturimit, Komunikimi dhe mirekuptimi midis kontrollorit dhe pilotit, Faktori njerëzor, Pajisjet dhe Sistemet e Komunikimit, Mjedisi profesional,

Kultura e Sigurisë, Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë, Situatat e pazakonta dhe emergjente, Sistemet e degraduara dhe Njohuritë linguistike duke përfshirë Frazologjinë Radiotelefonike.

Pavarësisht nga kjo kërkesë, kurset e trajnimit duhet të paktën të kënaqin udhëzimet e trajnimit të përmbajtjes thelbësore të përbashkët.

8.3.2 Udhëzim

Kurset e Trajnimit Fillestar duhet të jenë plotësisht të dokumentuara duke treguar:

- a) objektivat e kursit të trajnimit;
- b) proceset e trajnimit me anë të të cilave do të arrihen objektivat;
- c) proceset me anë të të cilave do të gjykohet ecuria dhe suksesi final;
- d) se si ata përmbushin udhëzimet e trajnimit të përmbajtjes thelbësore të përbashkët.

Një trajnim i mjaftueshëm duhet kryer në simulatorë për t'iu dhënë mundësinë student kontrollorëve të trafikut ajror dhe/ose kontrollorëve në trajnim të trafikut ajror për të demonstruar aftësitë në njohjen dhe zbatimin e procedurave të KTA në trajtimin e situatave komplekse dhe të një trafiku të dendur ajror duke lehtësuar kalimin e tyre në fazën pasardhëse të Trajnimit tek Njësia.

Lëndët duhet të mësohen në një mënyrë të tillë që t'i përgatisë aplikantët për tipe të ndryshme shërbimesh kontrolli trafiku ajror dhe të theksohen aspektet e sigurisë. Ky trajnim do të konsistojë në përgatitjen teorike dhe kurset praktike, që përfshijnë simulimin dhe kohëzgjatja e tij do të përcaktohet në planet e aprovuara të trajnimit fillestar.

Procedurat e Vlerësimit duhet të garantojnë që student kontrollorët e trafikut ajror dhe/ose kontrollorët në trajnim të trafikut ajror janë mbajtur të informuar mbi ecurinë e tyre gjatë kursit duke përfshirë çdo hapësirë ku kërkohet përmirësim dhe qëllimet që ata duhet të arrijnë për të përfunduar kursin në mënyrë të suksesshme.

Stafinstruktues duhet të jetë i trajnuar siç duhet dhe kompetenca e mësimdhënies në klasë dhe instruktimet praktikë të tyre duhen vlerësuar rregullisht.

Kurset duhet të rishikohen rregullisht për të garantuar që trajnimi që ata ofrojnë plotësojnë kërkesat e Njësive operacionale të KTA. Kjo mund të arrihet duke:

- a) monitoruar ecurinë e student kontrollorëve të trafikut ajror dhe/ose kontrollorëve në trajnim të trafikut ajror që po kryejnë TVP për të përcaktuar aftësitë ose njohuritë shtesë të kërkuara;
- b) iu nënshtruar kurseve tëshqyrtuara personelioperacional;
- c) i kërkuar stafit instruktues që të mbajnë kategori të vlefshme ose të ndërmarrin familjarizim operacional;
- c)u audituar nga AAC ose ndonjë një Autoritet tjetër kompetent në bazë të Udhëzimit Nr.4, datë 27.3.2009 të Ministrit të MPPT.

Ndryshimet tek kurset të cilat rezultojnë nga rishikimet duhet të jenë të dokumentuara duke deklaruar ndryshimet e bëra dhe arsyet e bërjes së atyre ndryshimeve.

Kompetenca e kandidatëve pas përfundimit të kësaj faze do të vlerësohet përmes provimeve përkatëse ose një sistemi të caktuar vlerësimi bazuar në Përmbajtjen Thelbësore të Përbashkët (CCC) të EUROCONTROL për Trajnimin Fillestar.

8.4 Trajnimi tek Njësitë e KTA

8.4.1 Plani i Trajnimit të Njësisë

8.4.1.1 Kërkesa

Çdo Njësi duhet të ketë një Plan Trajnimi Njësie, të aprovuar nga Autoriteti i Emëruar, i cili do të detajojë proceset me anë të të cilave janë trajnuar student kontrollorët e trafikut ajror dhe/ose kontrollorët në trajnim të trafikut ajror dhe afatin kohor të kërkuar për të lejuar aplikimin e procedurave të Njësisë tek një hapësirë në kushte specifike lokale nën mbikëqyrjen e një Instruktori TVN. Për më tepër, plani duhet të detajojë standardet të cilat do të mundësojnë arritjen e objektivit për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror të sigurtë.

Kohëzgjatja e kësaj faze do të përcaktohet në Planin e Trajnimit të Njësisë. Aftësitë e kërkuara do të vlerësohen përmes provimeve përkatëse ose një sistemi vlerësimi nga ekzaminues apo vlerësues të aprovuar, të cilët duhet të jenë neutral dhe objektiv në gjykimet e tyre. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ndërtojë mekanizma apelimi për të garantuar një trajtim të ndershëm të kandidatëve.

8.4.1.2 Udhëzim

Plani mund të jetë sa më i thjeshtë dhe me një program trajnimi të thjeshtë ose të përmbajë detajet e fazës Tranzitive, fazës Para-TVP dhe fazës TVP.

Plani i Trajnimit të Njësisë duhet të jetë plotësisht i dokumentuar duke treguar:

- a) objektivat e trajnimit;

- b) proceset e trajnimit me anë të të cilave do të arrihen objektivat;
- c) proceset me anë të të cilave do të gjykohet ecuria dhe suksesi final;

Plani i Trajnimit i Njesisë duhet të rishikohet rregullisht; ky proces duhet të përfshijë monitorimin e ecurisë së student kontrollorëve të trafikut ajror dhe/ose kontrollorëve në trajnim të trafikut ajror që po kryejnë TVP për të përcaktuar aftësitë ose njohuritë shtesë të kërkuara që duhen mësuar gjatë trajnimit Tranzitiv ose Para- Trajnim në Vendin e Punës.

Ndryshimet tek kurset që mund të behen nga rishikimet duhet të jenë të dokumentuara duke deklaruar ndryshimet e bëra dhe arsyet e bërjes së atyre ndryshimeve.

8.4.2 Trajnimi në Njësi

Për shkak se të gjitha Njësitë operationale të KTA janë të ndryshme, student kontrollorëve të trafikut ajror dhe/ose kontrollorëve në trajnim të trafikut ajror do t'iu kërkohej një Trajnim specifik për Njësinë përveç Trajnimit Fillestar para nisjes së Trajnimit në Vendin e Punës (TVP).

Trajnimi në Njësi mund të ndryshojë sipas studentit / kontrollorit në trajnim të trafikut ajror që kërkon të familjarizohet (njihet) me hapësirën lokale dhe procedurat e Njesisë në kurse komplekse duke përdorur simulatorë me cilësi të lartë transmetimi për t'u përgatitur për nivele të larta trafiku dhe/ose procedura komplekse të Njesisë.

Trajnimi i mjaftueshëm në simulatorë duhet dhënë për t'iu mundësuar student kontrollorëve të trafikut ajror dhe/ose kontrollorëve në trajnim të trafikut ajror që të demonstrojnë njohjen dhe zbatimin praktik të procedurave të Njesisë së KTA. Cilësia e transmetimit të simulatorëve duhet të jetë e mjaftueshme për të paraqitur ashtu siç duhet kërkesën e mjedisit operacional.

Trajnimi për Njësinë mund të ndahet në tre faza:

- a) Trajnimi Tranzitiv;
- b) Para-TVP;
- c) TVP.

Procedurat e vlerësimit gjatë Trajnimit në Njësi duhet të garantojnë që student kontrollorët e trafikut ajror dhe/ose kontrollorët në trajnim të trafikut ajror janë

mbajtur të informuar mbi ecurinë e tyre gjatë kursit duke përfshirë çdo hapësirë ku kërkohet përmirësim dhe qëllimet që ata duhet të arrijnë.

Stafi Instrukues duhet të jetë i trajnuar siç duhet dhe kompetenca e mësimdhënies në klasë dhe instruktimet praktikë të tyre duhen vlerësuar rregullisht. Stafi që kryhen procesin e vlerësimit duhet të jetë i trajnuar siç duhet. Instruktorët që japin trajnim në simulator duhet të kenë ose të kenë patur një liçensë të vlefshme ose të ndërmarrin një familjarizim të rregullt operacional.

Të gjitha aspektet e Trajnimit në Njësi dhe vlerësimit përkatës duhet të auditohen nga Autoriteti kompetent i Aviacionit Civil.

Shënim. *Kontrollorët e trafikut ajror mbi moshën 58vjeç mund të ofrojnë instruksione vetëm në simulatorë.*

8.4.3 TrajnimiTranzitiv

Në vijim të Trajnimit Fillestar, kjo fazë trajnimi rikujton njohuritë specifike teorike në pozicionin e punës dhe njohuritë të cilat janë përçuar tek student kontrollorët e trafikut ajror dhe/ose kontrollorët në trajnim të trafikut ajror duke përdorur një llojshmëri metodash dhe gjatë të cilave aftësitë janë zhvilluar nëpërmjet përdorimit të simulimeve specifike të pozicionit të punës.

8.4.3.1 Kërkesa

TrajnimiTranzitiv duhet përgatitur siç duhet student kontrollorët e trafikut ajror dhe/ose kontrollorët në trajnim të trafikut ajror për Para- Trajnim- në Vendin- e Punës.

8.4.4 Para- Trajnim- në Vendin- e Punës

Kjo është faza e trajnimit në simulator gjatë së cilës me anë të përdorimit të zgjeruar të simulimit, duke përdorur të njëjtin ambient si në kushtet reale, aftësitë e fituara në trajnimin paraprak ngrihen në një nivel më të lartë për të përgatitur student kontrollorët e trafikut ajror dhe/ose kontrollorët në trajnim të trafikut ajror për të nisur Trajnimin- në Vendin- e Punës.

8.4.4.1 Kërkesa

Para- Trajnimi- në Vendin- e Punës duhet të përgatitur në mënyrë të mjaftueshme student kontrollorët e trafikut ajror dhe/ose kontrollorët në trajnim të trafikut ajror për të nisur Trajnimin- në Vendin- e Punës.

8.4.5 On-the-Job Training

Kjo fazë trajnimi nis menjëherë pas përfundimit të Para- Trajnimit- në Vendin- e Punës. Gjatë kësaj faze student kontrollorët e trafikut ajror dhe/ose kontrollorët në trajnim të trafikut ajror praktikojnë integrimin e rutinave të mëparshme të kërkuara të punës dhe aftësitë për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror nën mbikëqyrjen e një instruktori për Trajnim- në Vendin- e Punës(ITVP) në një situatë të drejtpërdrejtë reale trafiku ajror.

8.4.5.1 Kërkesa

Instruktori për Trajnim- në Vendin- e Punës(ITVP) duhet të mbajë një miratim liçense ITVP dhe kategorinë e vlefshme për sektorin ose pozicionin operacional ku ata po drejtojnë trajnimin dhe mbeten përgjegjës për dispozitën e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror gjatë trajnimit.

Një Instruktor për Trajnim- në Vendin- e Punësduhet të lejohet të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror pa ndonjë përgjegjësi trajnimi, për një kohë të mjaftueshme për të mbetur kompetent në sektorin specifik apo pozicioninoperacional për të cilin ofron Trajnim- në Vendin- e Punës(TVP).

8.4.5.2 Udhëzim

Plani i Trajnimit të Njesisë për fazën e Trajnimit- në Vendin- e Punësduhet të jetë plotësisht i dokumentuar:

- a) objektivat e kursit të trajnimit;
- b) proceset e trajnimit me anë të të cilave do të arrihen objektivat;
- c) proceset me anë të të cilave do të gjykohet ecuria;
- d) koha minimale e trajnimit dhe koha maksimale në të cilën student kontrollorët e trafikut ajror dhe/ose kontrollorët në trajnim të trafikut ajror duhet të arrijnë objektivat e trajnimit;
- e) procesi me anë të të cilit do të gjykohet ecuria dhe përfundimi i suksesshëm i TVP.

Pavarësisht nga ndonjë kufizim tjetër në kohë për kompetencën, një Instruktor për Trajnim- në Vendin- e Punës duhet të lejohet të

ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror pa ndonjë përgjegjësi trajnimi për të paktën 25% të kohës së tij operationale në sektorin specifik ose pozicioninoperacional për të cilin ai ofron TVP.

Një raport mbi performancën e student kontrollorit të trafikut ajror dhe/ose kontrollorit në trajnim të trafikut ajror duhet të plotësohet pas çdo sesi trajnimi; raportet duhet të jenë të detajuara në mënyrë të mjaftueshme për t'i krijuar mundësi Instrukturëve për

Trajnim- në Vendin- e Punës që të përcaktojnë pikat e forta dhe ato të dobëta të të trajnuarit së bashku me nivelin e tij të kompetencës. Raportet e ecurisë (Progress reports) duhet të plotësohen në intervale të rregullta kohe.

Ajo pjesë e Planit të Trajnimit të Njesisë që lidhet me proceset e TVP duhet t'i nënshtrohet një rishikimi të rregullt për të garantuar që ai vazhdon të përmbushë objektivat e trajnimit. Si pjesë përbërëse e këtij rishikimi, e curia e student kontrollorit të trafikut ajror dhe/ose kontrollorit në trajnim të trafikut ajror që ndërmerr Trajnim- në Vendin- e Punës duhet të monitorohet për të identifikuar çdo aftësi apo njohuri të mëtijshme që i duhet dhënë atij gjatë fazave të trajnimit Tranzitiv ose instruktimit gjatë Para- Trajnimit- në Vendin- e Punës.

Ndryshimet e proceseve të Trajnimit- në Vendin- e Punës të cilat janë bërë si rezultat i rishikimeve periodike duhet të dokumentohen në Planin e Trajnimit për Njësine së bashku me arsyet për bërjen e atyre ndryshimeve.

Të gjitha aspektet e Trajnimit për Njësine dhe vlerësimet përkatëse duhet të auditohen nga një Autoritet kompetent.

8.4.6 Aprovimi i Personelit Rregullator

8.4.6.1 Kërkesa

Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes duhet të aprovojë një personel të tillë të kualifikuar, që e konsideron të përshtatshëm për të kryer provime ose vlerësime dhe trajnime ashtu siç kërkohet, për të garantuar që aplikantët për liçensa KTA janë kompetent dhe plotësojnë të gjitha kërkesat përkatëse.

8.4.6.2 Udhëzim

Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes duhet të përcaktojë qartë dhe të dokumentojë rolet dhe përgjegjësitë e atyre që ai aprovon dhe miraton për të kryer provime ose vlerësime dhe trajnime brenda procesit të liçensimit. Dokumentacioni duhet të përfshijë detajet e:

- a) Agjensisë në interes të të cilit kryhen provimet ose vlerësimet.

Shembull: Një person që zhvillon provimet gjatë Trajnimit Fillestar mund të veprojë për interes të ALBCONTROL sh.a., ndërkohë që një kontrollor kryhen një provim kompetence tek një Njësi operacionale mund të veprojë në interes të menaxhmentit të Njesisë si pjesë e procesit të kontrollit të brendshëm të cilësisë.

- b) Çdoproçesi certifikimi të kërkuar nga Shteti që përfshin trajnimin e specializuar dhe çdo kërkesë eksperience trajnimi në KTA.

- c) Proçedurave për të garantuar që ata që kryejnë provimet ose vlerësimet janë kompetent për të vepruar.

Hapësirë e lënë qëllimisht bosh

9. PROÇEDURAT E RREGULLORES SË SIGURISË SË KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR - KOMPETENCA

9.1 Kompetenca e Kategorisë

Kompetenca e kategorisë është aftësia e një kontrollori për të zbatuar njohuritë, aftësitë përkatëse dhe eksperiencën e tij/saj për të ofruar shërbimet e kontrollit të trafikut ajror ashtu siç janë shënuar në liçensën e tij/saj të kontrollorit të trafikut ajror.

9.1.1 Kërkesa

Përpara lëshimit të një kategorie (rating), duhet të demonstrohet kompetenca përkatëse në atë kategori.

Njësitë duhet t'iu kërkojnë kontrollorëve të plotësojnë një sasi minimale kohe në kontroll operacional për secilën nga kategoritë e tyre të vlefshme të mjaftueshme për t'iu dhënë atyre mundësi që të mbrojnë kompetencën e tyre në ato kategori (ratings).

Njësitë duhet të kenë procedura trajnimi, të cilat përfshijnë trajnimin për situatat emergjente. Përpara se një studenti kontrollor i trafikut ajror t'i jepet një liçensë e vlefshme KTA dhe kategoria shoqëruese, ai duhet të jetë vlerësuar si kompetent nga Komisioni i vleresimit sipas skemes së kompetencës..

Kontrollorët në trajnim, që tashmë mbajnë një liçensë KTA, do të duhet të demonstrojnë kompetencën e tyre për t'i bërë të vlefshme kategoritë e tyre në pozicionet shtesë në të njëjtën Njësi ose tek një Njësi tjetër.

Liçensa e një kontrollori trafiku ajror që nuk vazhdon të plotësojë kërkesat e kompetencës për një kategori të veçantë duhet të ndryshohet duke e pezulluar atë kategori.

Proçesi me anën e të cilit është vlerësuar kompetenca duhet të jetë plotësisht e dokumentuar sipas Skemes së kompetencës.

9.2 Mbrojtja e Kompetencës

Kontrollorëve iu kërkohet të mbrojnë kompetencën e tyre si një kërkesë për mbajtjen e një kategorie të vlefshme të shoqëruara me liçensën e KTA.

Kompetenca e çdo kontrollori trafiku ajror duhet të vlerësohet **çdo vit**, në bazë të skemës përkatëse të miratuar të kompetencës.

9.2.1 Kërkesa

Njësitë duhet të kenë procedura, të cilat do të përfshijnë Trajnimin Rifreskues, për të garantuar që kontrollorët të mbeten kompetentë për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror për të cilat kategoritë e tyre janë të vlefshme.

9.2.2 Udhëzim

Skema e kompetencës sipas së cilës kontrollorët monitorohen ose testohen rregullisht për të garantuar që ata mbrojnë kompetencën e tyre duhet të konsistojë në një skemë kompetence të bazuar mbi eksperiencën aktuale operacionale, mbi një sistem të caktuar kontrolli ose kombinim i të dyjave. Skema duhet të jetë e aprovuar nga Autoriteti i Emëruar dhe plotësisht e dokumentuar duke treguar:

- a) proçesin me anë të të cilit vlerësohen kontrollorët;
- b) objektivat operacional që atyre iu kërkohet të arrijnë;

- c) personin/personat që janë përgjegjës për pranimin zyrtar që proçesi ka për t'u kryer në mënyrë korrekte;
- d) mekanizmin zyrtar me anën e të cilit Autoriteti kompetent do të njoftojë kontrollorin për rezultatin e vlerësimit të kompetencës;
- e) metodën sipas së cilës Njësitë duhet regjistrojnë kompetencën e kontrollorëve.

Proçesi me anë të të cilit vlerësohet kompetenca e kontrollorëve duhet të auditohet nga një Autoritet kompetent.

9.3 Eksperienca Aktuale

9.3.1 Kërkesa

Për të ruajtur kompetencën kontrollorëve do t'ju kërkohet që të kryejnë një sasi minimale kohe kontrolli në çdo sektor apo pozicion operacional për të cilin kategoritë e tyre janë të vlefshme.

Njësitë e KTA duhet të njoftojnë Autoritetin e Liçensimit kur një kontrollor dështon në zbatimin e procedurave të Njësisë për kompetencën e vazhdueshme, në mënyrë që liçensa në fjalë të mund të anulohet, pezullohet ose të ndryshohet siç i kërkohet. Një veprim i tillë do të ndërmerret kur, duke pasuar hetimin e duhur, tregohet qartë bindja e Autoritetit të Emëruar që një veprim i tillë është i përshtatshëm dhe nuk janë gjetur të ekzistojnë rrethana lehtësuese.

9.3.2 Udhëzim

Njësitë e KTA duhet të garantojnë që kontrollorët ruajnë kompetencën e tyre duke iu kërkuar atyre të kontrollojnë në çdo sektor ose pozicion operacional për të cilët kategoritë e tyre janë të vlefshme:

- a) për njëperiudhëminimale kohe;
- b) gjatë çdo turni ose gjatë një periudhe të specifikuar.

Një kontrollor që nuk përmbush kërkesat e kompetencës në një kategori të veçantë nuk duhet lejuar që të ushtrojë privilegjet e asaj kategorie.

Megjithëse njëkontrollor nuk do të lejohet të ushtrojë privilegjet e një kategorie të pezulluar, liçensa e KTA në këtë rast do të ketë vlerën e një liçencestudent kontrollori trafiku ajror, duke i dhënë mundësi kontrollorit në fjalë të ofrojë një shërbim KTA nën mbikëqyrjen e një Instruktor Trajnimi- në Vendin- e Punës.

Njësitë duhet të kenë procedurë për t'iu dhënë mundësi kontrollorëve që nuk kanë plotësuar kërkesat e kompetencës për të rifituar kompetencën e tyre.

Njësitë duhet të mbajnë dosje (regjistrime) të kohës së punës së kontrollorëve në çdo sektor ose pozicion operacional dhe vlerësimet e kompetencës.

Procedurat e Njesisë për t'iu dhënë mundësi kontrollorëve që të ruajnë kompetencën e tyre duhet të auditohen nga një Autoritet kompetent (AAC ose EASA).

9.4 Instruktori për Trajnim në Vendin e Punës (ITVP)

9.4.1 Kërkesa

Miratimi për ITVP duhet të jetë e vlefshme për një periudhë të rinovueshme prej **3 vjetësh**.

Kur një ITVP nuk është më kompetent për të ofruar Trajnim në Vendin e Punës, duhet të njoftohet menjëherë Autoriteti i Liçensimit, kështu që miratimi i liçensës së tij të anulohet, pezullohet ose ndryshohet siç duhet, sipas vlerësimit ose hetimit përkatës pasues.

9.4.2 Udhëzim

Autoriteti i Liçensimit duhet të verifikojë dhe garantojë që ALBCONTROL ka procedurë për të vlerësuar kompetencën e vazhdueshme të ITVP për të ofruar TVP.

10. MBROJTJA E LIÇENSES

10.1 Mbrojtja Rutinë

10.1.1 Kërkesa

Një kontrollor i liçensuar i trafikut ajror nuk mund të ofrojë shërbimin e kontrollit të trafikut ajror shoqëruar me një kategori të vlefshme po të mos jetë kompetent për të ofruar atë shërbim KTA dhe po të mos mbajë një çertifikatë të vlefshme mjekësore të kategorisë përkatëse.

Autoriteti i Liçensimit duhet të njoftohet menjëherë kur një kontrollor nuk konsiderohet më kompetent për të ofruar atë shërbim KTA i shoqëruar me një kategori të vlefshme.

Njësitë e kontrollit të trafikut ajror duhet të kenë procedurë për të garantuar që kontrollorët që kthehen pas një periudhe të tejzgjatur të planifikuar kohe ose pas një

mungese të papritur, dhe që akoma kënaqin procedurat e Njesisë, janë kompetent për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror për të cilat ata mbajnë kategori të vlefshme.

Një kontrollor, i cili është vlerësuar i paaftë nga ana shëndetësore për të mbajtur një liçensë KTA duhet të tërhiqet menjëherë nga detyra operacionale.

Autoriteti Shtetëror i Liçensimit duhet të njoftohet menjëherë kur një kontrollor nuk konsiderohet më i aftë nga ana shëndetësore për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror.

Njësitë KTA duhet të kenë procedura për të garantuar që kontrollorët përmbushin kërkesat e Njesisë që lidhen me mbrojtjen e kompetencës operacionale (shih 9.2 dhe 9.3). Këto procedura duhet të përshijnë kërkesat për kontrollorët që të paktën:

- a) të plotësojnë një numër minimal të specifikuar orësh kontrolli brenda një periudhe të caktuar në sektorët ose pozicionet operacionale për të cilat ata mbajnë kategori të vlefshme; dhe
- b) t'i nënshtrohen një vlerësimi të kompetencës së tyre të vazhdueshme sipas vlerësimit të vazhdueshëm të performancës operacionale ose me anë të vlerësimit të dedikuar.

10.1.2 Udhëzim

Kontrollorët që kanë dështuar të përmbushin kërkesat e Njesisë për mbrojtjen e kompetencës së tyre duhet të tërhiqen nga detyrat operacionale dhe t'i nënshtrohen një testimi kushtuar kompetencës së tyre përpara se ata të lejohen të rikthehen në detyrën e kontrollit operacional.

Një kontrollor, i cili është rikthyer në detyrën e kontrollit operacional pas një periudhe të tejzgjatur mungese mund të monitorohet nga një ITVP, i cili njëkohësisht kur i kërkohet do t'i ofrojë atij mbështetje operacionale. Gjatë periudhës së monitorimit, përgjegjësia për sigurinë e shërbimit të KTA bie mbi kontrollorin që po monitorohet.

Orët e kontrollit të numëruara për llogari të ndonjë vlerësimi duhet të jenë operacionalisht kuptimplote.

10.2 Kategori të pa ushtruara

10.2.1 Kërkesa

Një kontrollor, i cili nuk ushtron privilegjet e disiplinës së një kategorie të caktuar, për të cilën ai/ajo ka mbajtur më përpara një kategori (rating) të vlefshme, për më shumë se një periudhë kohe të caktuar të përcaktuar në skemën e kompetencës së ALBCONTROL sh.a.

dhe miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, nuk duhet të nisë një TVP në atë disiplinë po të mos jetë vlerësuar pozitivisht për trajnimin para-hyrës.

10.2.2 Udhëzim

Vlerësimi për trajnimin para-hyrës të kompetencës së një kontrollori për të nisur një TVP mund të kryhet tek një Njësi e aprovuar nga Autoriteti Shtetëror i Liçensimit ose nga një institucion trajnimi KTA. Pas këtij vlerësimi, kontrollorit duhet t'i kërkohet të përfundojë në mënyrë të kënaqshme ndonjë trajnim për të plotësuar mangësitë e tij për njohuritë, aftësitë ose kompetencën, të konstatuara nga vlerësimi përkatës.

11. PEZULLIMI DHE ANULLIMI I LIÇENCAVE TË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

11.1 Hyrje

Një liçensëkontrollori trafiku ajror lëshohet nga Autoriteti i Liçensimit për gjithë jetën e mbajtesit të saj po të mos anulohet ajo nga ky autoritet. Politika lidhur me liçensën e harmonizuar të KTA vetëm e konsideron çështjen e kompetencës si një arsye për pezullimin ose anulimin e një liçensëkontrollori trafiku ajror dhe/ose kategoritë e saj shoqëruese.

11.1.1 Kërkesa

Një kontrollor trafiku ajror kompetenca e të cilit vihet në dyshim, duhet të tërhiqet nga detyra dhe të mos lejohet të vazhdojë të ofrojë një shërbim të pa mbikëqyrur kontrolli trafiku ajror.

11.1.2 Udhëzim

Tërheqja e një kontrollori trafiku ajror nga detyra fillimisht duhet të kryhet pa e paragjykuar kontrollorin. Kompetenca e një kontrollori mund të vihet në dyshim nëse kontrollori:

- a) ka qenë i përfshirë në një incident ose aksident ku është dëmtuar siguria e avionit;
- b) është përcaktuar sipas skemës së kompetencës së Njesisë të mos jetë më kompetent; ose
- c) dështon të përputhet me procedurat e Njesisë lidhje me kërkesat mbi eksperiencën e vazhdueshme.

Kur një kontrollor dështon të kënaqë procedurat e Njesisëpëreksperiencën e vazhdueshme, Njësia duhet të merret vetë me këtë çështje dhe me pas, po të mos jetë konstatuar kontrollori kompetent, atëherë nuk duhet të ndërmerret asnjë veprim liçensimi kundrejt tij gjithnjë në përputhje me skemën e kompetencës.

11.2 Tërheqja nga Detyra

Njësitet kontrollit të trafikut ajror kanë autoritetin për të tërhequr kontrollorët nga detyra operationale në interes të sigurisë dhe pa paragjykim; kjo nuk do të thotë që një kontrollor nuk është kompetent ose ishte shkaktari i incidentit apo aksidentit.

11.2.1 Kërkesa

Një kontrollor trafiku ajror që është implikuar ose ka kontribuar në shkakun e një incidenti apo aksidenti të një avioni, për të cilin ai/ajo po ofronte një shërbim kontrolli trafiku ajror duhet të tërhiqet menjëherë nga detyra dhe nuk duhet lejuar të ofrojë më një shërbim kontrolli trafiku ajror.

Një kontrollor që është vlerësuar nga skema e kompetencës së Njesisë si jo kompetent duhet të tërhiqet nga detyra dhe nuk duhet të të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror, përveç se nën mbikëqyrjen e një ITVP të kualifikuar.

11.2.2 Udhëzim

Qëllimi i tërheqjes nga detyra të një kontrollori është qetësi për të kryer një investigim paraprak të rolit dhe kontributit të kontrollorit në incident ose aksident. Ai gjithashtu jep kohë që kontrolloritë lirohet nga stresi dhe presioni

psikologjik i incidentit, të cilat prekin në mënyrë të pafavorshme eficiencën e kontrollit.

Nëse procesi i investigimit të Njesisë konkludon që kontrollorinuk është i implikuar apo nuk ka kontribuar në shkakun e incidentit ose aksidentit, ai duhet të rikthehet në detyrën e tij operacionale.

Nëse procesi i investigimit të Njesisë konkludon që kontrolloriështë i implikuar në shkakun e incidenti ose aksidentit, atëherëai nuk duhet të rikthehet në detyrën e tij operacionale, pra të tërhiqet nga detyra dhe Njësia duhet të informojë Autoritetin e Liçensimit.

Kur një kontrollorështëtërhequr nga detyra operacionale për shkak se skema e kompetencës së Njesisë e ka përcaktuar atë si jo kompetent, Njësia duhet të kryejë një rishikim. Ky rishikim duhet të përcaktojë nëse skema e kompetencës ka qenë zbatuar me korrektësi dhe që konkluzionet e saj janë korrekte. Ai gjithashtu duhet të përcaktojë nëse kontrollori nukështëkompetent për një kategori ose miratim të veçantë ose nuk është kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror.

Një kontrollor që nuk është kompetent:

- a) për një kategori të veçantë, nuk duhet të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajrorqë shoqërohet me atë kategori;
- b) për një miratim të veçantë, nuk duhet të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajrorqë shoqërohet me atë miratim;
- c) përtë ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajrornuk duhet të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror.

Një kontrollor mund të vazhdojë të ofrojë shërbime kontrolli trafiku ajror në kategoritë dhe miratimet për të cilat kompetenca e tij nuk është në dyshim.

Shënim:

Kushtet e mësipërme gjithsesi nuk i kufizojnë të drejtat e Autoritetit të Liçensimit dhe përgjegjësitë e tij për të anuluar, pezulluar apo ndryshuar një liçensë të kontrollorit të trafikut ajror apo një çertifikatë kompetence nëse është parë e nevojshme mbi baza të mjaftueshme pas një hetimi të përshtatshëm (referohu 11.3 dhe 11.4 me pas).

11.3 Pezullimi i një Liçense KTA ose Kategorive dhe/ose Miratimeve Shoqëruese të saj

11.3.1 Kërkesa

Në qoftë se, si pasojë e investigimit të Njesisë, një kontrollor është konstatuar të jetë “jo kompetent”, atëherë Njësia duhet të njoftojë Autoritetin e Liçensimit i cili do t'i pezullojë kontrollorit Liçensën e KTA dhe/ose kategoritë dhe/ose miratimet shoqëruese.

Pezullimi do të përfshijë kushtet të cilat kontrollori duhet të plotësojë në termat e ritrajnimit dhe vlerësimit të kompetencës për të hequr masën e pezullimit.

Kur liçensa dhe/ose kategoritë dhe/ose miratimet shoqëruese janë pezulluar, ato kufizime vendosen në dispozitën e një shërbimi KTA për mbajtësin e liçensës nën pezullimin e përkohshëm, konfirmohen dhe mbeten në fuqi.

Në qoftë se investigimi i mëtejshëm nxjerr në pah që kontrollori i përfshirë në një aksident/incident është kompetent, ose ka rifituar kompetencën e tij si pasojë e ritrajnimit, pezullimi i Liçensës së tij të KTA dhe/ose kategoritë dhe/ose miratimet shoqëruese duhet të hiqen. Ky gjithashtu është edhe rasti nëse kontrollori konstatohet si jo kompetent nga skema e kompetencës, ai behet kompetent përsëri duke ndjekur ritrajnimin përkatës.

Një kontrollor që del fitues në një proces apeli kundër vendimit të Autoritetit të Liçensimit për pezullimin e Liçensës së tij të KTA dhe/ose kategorive dhe/ose miratimeve shoqëruese duhet fitojë tërheqjen e pezullimit.

11.3.2 Udhëzim

Qëllimi i pezullimit të Liçensës së KTA dhe/ose kategoritë dhe/ose miratimet shoqëruese është të garantojë që një kontrollor nuk mund të ofrojë një shërbim KTA të pambikëqyrur për të cilin ai është përcaktuar si “jo kompetent”. Ai i jep mundësinë Njësive dhe Autoritetit të KTA për një investigation më të thellë të përfshirjes së kontrollorit në një aksident/incident ndërkohë që jep mundësi kontrollorit të vazhdojë të mbrojë aftësitë e tij duke ofruar një shërbim KTA të mbikëqyrur. Ai gjithashtu i vlen një kontrollori që është konstatuar “jo kompetent” nga skema e kompetencës së Njesisë për të ndërmarrë ritrajnimin e zgjatur.

Siguria e shërbimit të ofruar nën mbikëqyrje garantohet nga ITVP që është përgjegjës për dispozitën e shërbimit të KTA. Ky garanton që rolet e mbikëqyrjes dhe kontrollorit të mbikëqyrur janë të qarta. Një kontrollor mund të apelojë kundër vendimit të pezullimit të Liçensës KTA dhe/ose kategorive dhe/ose miratimeve të saj shoqëruese

11.4 Anullimi i një Liçense KTA ose Kategorive dhe/ose Miratimeve Shoqëruese të saj

11.4.1 Kërkesa

Nëse një kontrollor nuk plotëson kushtet për heqjen e një pezullimi dhe gjatë trajnimit të mëtejshëm është i pasuksesshëm ose konsiderohet i papërshtatshëm, Autoritetit të Liçensimit do ta anullojë Liçensën e KTA dhe/ose kategorive dhe/ose miratimeve të saj shoqëruese.

Një liçensë mund të anulohet në rastet e një neglizhence të madhe ose të një abuzimi në detyrë me pasoja të rënda për sigurinë e shërbimeve të trafikut ajror.

Anullimi është stadi i fundit i procesit që do të çojë drejt heqjes së Liçensës së KTA dhe/ose kategorive dhe/ose miratimeve dhe nuk do të vendosen kushte me anën e të cilave anulimi të tërhiqet.

Një kontrollor që ka një kategori individuale të anuluar mund të mos ofrojë një shërbim KTA në ato disiplina kategorie.

Një kontrollor liçensa e KTA e të cilit është anuluar nuk duhet të ofrojë shërbim KTA.

AAC-se i kërkohet që të përcaktojë mekanizma ligjorë dhe procedura përkatëse për çdo proces apeli ndaj vendimeve të marra për anulimin e një Liçense KTA ose Kategorive dhe/ose Miratimeve Shoqëruese të saj.

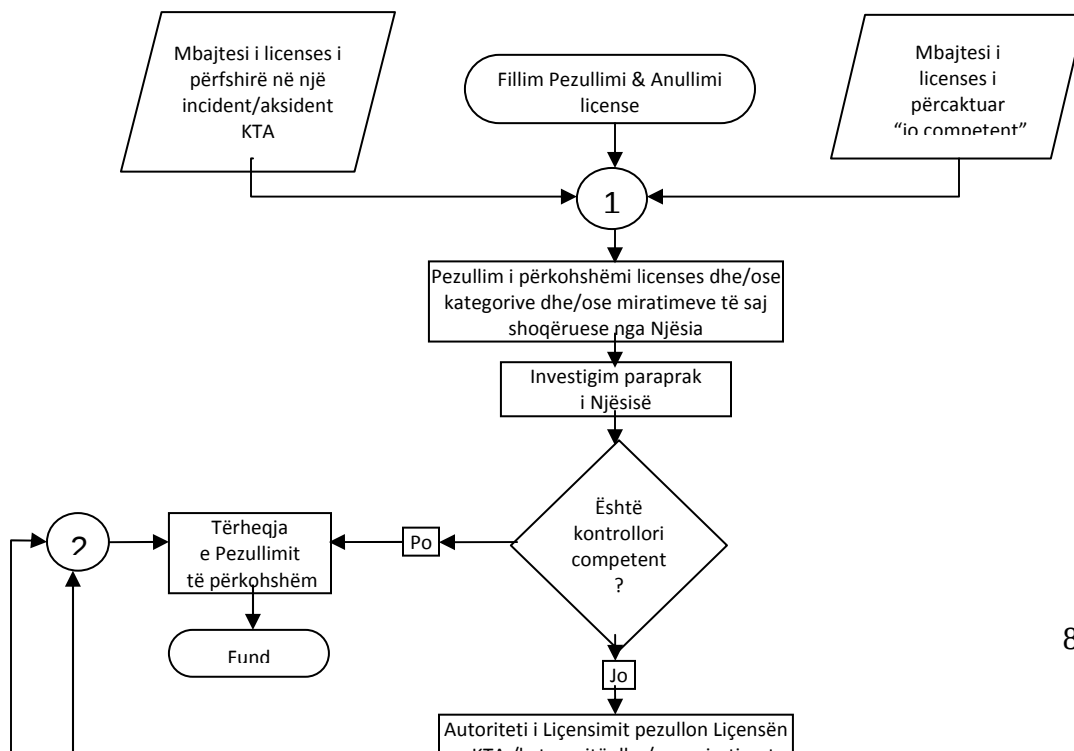
11.4.2 Udhëzim

Një skemë që demonstroi procesin e pezullimit dhe anulimit të liçensës jepet më poshtë.

11.5 Heqja e Miratimeve të Njesisë

Miratimet e Njesisë mund t'i hiqen një kontrollori kur atij nuk i kërkohet më të ofrojë një shërbim KTA në një sektor të veçantë dhe/ose pozicion ose kur sektorët riorganizohen dhe emërtimet ose titullimet ndryshojnë. Ajo gjithashtu mund të jetë rasti i rritjes së ngarkesës dhe kompleksitetit të trafikut që kontrollorët specializohen në një numër më të vogël sektorësh dhe ose janë instruktuar për tek menaxhmenti i Njesisë ose vullnetarisht, ndërrpresin ofrimin e një shërbimi në një sektor të veçantë.

Miratimet e Njesisë mund t'i hiqen një kontrollori dhe atij nuk i kërkohet më që të ofrojë një shërbim KTA në një sektor të veçantë dhe/ose pozicion operacional kur ka mbushur moshën **57vjeç**.



Algoritmi i pezullimit dhe anulimit të liçensës së KTA

Faqe e lënë qëllimisht bosh

12. PROÇEDURAT RREGULLATORE TË SIGURISË NË SHËRBIMIN E KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR – SHËNDETI MJEKËSOR

12.1 Të përgjithshme

1. Mbajtësit e liçensave të kontrollorit të trafikut ajror dhe student kontrollorit të trafikut ajror iu kërkohet që të kenë një standart minimal të shëndetit mjekësor për të garantuar që ata janë të aftë për të ofruar një shërbim KTA dhe për të minimizuar, për aq sa është e mundur, rrezikun që ata mund të bëhen papritur të paaftë deri në atë shkallë sa që mund të dëmtojnë sigurinë e operimit të një avioni.

Autoritetit të Emëruar Aeromjekësor do t'i kërkohet të zbatojë kriteret e përgjithshme të ICAO dhe standartet minimale mjekësore të përcaktuara në Dokumentin e Eurokontrollit “Kërkesat për Çertifikatën Mjekësore Evropiane Klasi 3 për Kontrollorët e Trafikut Ajror” (EATMP, 2006 – L4) për ekzaminimin mjekësor fillestar dhe rinovues

për lëshimin e çertifikatës mjekësore që validon dhe shoqëron Liçensën e Harmonizuar Evropiane të KTA.

2. Për të rinovuar ose marrë një certifikatë mjekësore të re aplikanti është i detyruar të kryejë teste mjekësore me qëllim ruajtjen e shëndetit të tij mjekësor.
3. Certifikata mjekësore që nevojitet për licencën e KTA jepet nga një qender Aeromjekësore (AeMC), sipas parashikimeve të dhëna në qarkoren e AAC.
4. Certifikata mjekësore duhet të rinovohet:

a) çdo 2 vjet për moshën nën 40 vjet,

b) çdo vit për moshën mbi 40 vjet

12.2 Mbajtësit e liçensave të kontrollorit të trafikut ajror dhe student kontrollorit të trafikut ajror

12.2.1 Kërkesa

Një kontrollor i trafikut ajror nuk duhet të lejohet të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror po të mos mbajë një çertifikatë të vlefshme mjekësore të kategorisë përkatëse.

Një student kontrollor i trafikut ajror ose një kontrollor në trajnim i trafikut ajror nuk duhet të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror nën mbikëqyrje po të mos mbajë një çertifikatë të vlefshme mjekësore të kategorisë përkatëse.

Mbajtësi i një liçense student kontrollori i trafikut ajror ose të kontrollorit të trafikut ajror që dështon në ekzaminimin mjekësor nuk duhet të lejohet të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror edhe pse çertifikata e vlefshme mjekësore e mëparshme e tij mund të mos ketë skaduar.

Mbajtësi i një liçense student kontrollori i trafikut ajror ose të kontrollorit të trafikut ajror që dështon në një ekzaminim mjekësor ose ka ndonjë kufizim mjekësor ose kushte të vendosura në çertifikatën e tij mjekësore, duhet të njoftojë menaxhmentin e Njesisë.

Njëmbajtës liçense që bëhet i vetëdijshëm mbi një rënie të shëndetit të tij mjekësor, e cila e bën atë të paaftë për të ushtruar në mënyrë të sigurtë privilegjet e liçensës së tij duhet të informojë menaxhmentin e Njesisë.

Menaxhmenti i Njesisë duhet të informojë menjëherë OSHA dhe Autoritetin e Liçensimit kur një mbajtës liçense vlerësohet si i paaftë nga ana mjekësore për të ofruar një shërbim KTA.

Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror duhet të ndërtojë procedurë për të administruar

ndikimet operationale në rastet e rënies së shëndetit mjekësor dhe të informojë Autoritetin

e Aviacionit Civil kur një mbajtës liçense është vlerësuar i papërshtatshëm nga ana mjekësore.

Procedurat e mesiperme duhet të aprovohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

1. Personat që kërkojnë liçence KTA ose Student KTA duhet të japin çdo informacion të nevojshëm mbi shëndetin e tyre ekzaminuesve mjekësorë për marrjen e certifikatës mjekësore.
2. KTA i licencuar në çdo vizitë duhet të deklarojë çdo sëmundje ose dëmtim që e kanë ndaluar atë që të ushtrojë në mënyrë të perkohshme privilegjet e liçencës.
3. AAC përmes seksionit Aeromjekësor, Qendrës Aeromjekësore dhe ekzaminuesve të Autorizuar (AME), mund të marrë të marrë çdo informacion shtesë që e shikon të dobishëm për qëllimin e certifikimit, mundësisht duke pasur konsensus të aplikantit, dhe gjithnjë në lidhje me informacionin që ata japin.
4. AAC për qëllime të justifikuar dhe për të mbrojtur parrezikshmërinë e navigimit ajror si dhe kur kadyshime për shëndetin fizik dhe mendor mund:
 - a) I kërkon të licensuarit të ndermarre teste mjekësore shtesë.
 - b) Kufizon, revokon ose ndalon certifikatën mjekësore, duke njoftuar për vendimin personin dhe organizatën që ka leshuar certifikatën..
 - c) Çdo test shtesë mund të kërkojë neqoftesë dallohet klinikisht dhe kur konsiderohet e nevojshme. NQS aplikanti refuzon të kryejë këto teste nuk do të jepet certifikata mjekësore. Kur një certifikatë mjekësore pezullohet për shkak të një dëmtimi ose sëmundje personale, Seksioni Aeromjekësor i AAC informon mbajtësin e liçencës për çdo procedurë që justifikon pezullimin.

12.2.2 Udhëzim

rinovuesë mjekësore. Megjithatë, Administrata e Liçensimit dhe/ose Njësitë operacionale duhet të kenë procedurapër njoftuar mbajtësit e liçensës që kanë për të rinovuar dhe për të kryer ekzaminimet mjekësore. Mbajtësit e liçensave të kontrollorit të trafikut ajror duhet të kenë **Çertifikatën Mjekësore Evropiane Klasi 3 ose ICAO klasi 3** të rinovuar sipas afateve kohore përkatëse bazuar në moshën e kontrollorëve të trafikut ajror, si vijon:

- a) Kur mbajtësi i liçensës së kontrollorit të trafikut është deri 40 vjeç rinovimi i çertifikatës mjekësore do të kryhet çdo 2 (dy) vjet.
- b) Kur mbajtësi i liçensës së kontrollorit të trafikut e ka kaluar moshën 40 vjeç rinovimi i çertifikatës mjekësore do të kryhet çdo vit.

Autoritetit Aeromjekësor mund t'i kërkojë ekzaminime mjekësore shtesë sipas zgjedhjes së tij.

Autoriteti Aeromjekësor, në bazë të udhëzuesit përkatës të miratuar nga AAC, duhet të specifikojë ato ekzaminime mjekësore që do t'i kërkohen për të kryer dhe ato që mund të kryhen nga ekzaminues të tjerë aeromjekësorë të autorizuar.

Administrata e Liçensimit duhet të njoftojë procedurat administrative për aplikimet për ekzaminimet mjekësore fillestare dhe për rinovimin e çertifikatave mjekësore.

2. Mbrojtja e të dhënave personale

Seksioni Aeromjekësor (AMS), Qendrat Aeromjekësore (AeMC), dhe ekzaminuesve të autorizuar (AME) të cilët kryejnë vizita fizike dhe mendore dhe që kanë përgjegjësitë e tyre në lidhje me rregulloret kombëtare, duhet që në çdo kohë të sigurojnë konfidencialitetin.

12.3 Plagosje, Sëmundje dhe Shtatëzania, Renia e shendetit

12.3.1 Kërkesa

Vlefshmëria e çertifikatës mjekësore të një mbajtësi licence që vuan një dëmtim personal ose sëmundje që përfshin paaftësinë do të do të konsiderohet e pezulluar dhe mbajtësi duhet të informojë Autoritetin Aeromjekësor për situatën e tij.

Një grua që ka arsye të besojë se ajo është shtatëzanë duhet të informojë Autoritetin Aeromjekësor.

Autoriteti Aeromjekësor duhet të vendosë disa kushte ose kufizime që ai i konsideron të përshtatshme për çertifikatën mjekësore dhe mbajtësi i çertifikatës mjekësore nuk duhet të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror po të mos përputhet me ato kufizime apo kushte të imponuara.

1. Mbajtësi i një certifikate mjekësore nuk duhet të ushtrojë privilegjet e licences kur ka renie të shëndetit që mund të bëjë ata të pazotet të ushtrojnë në siguri privilegjet e tyre. Kjo në veçanti kur:
 - a) Kur ka një deficiencë mentale ose fizike që nuk e lejon të kryejë në parrezikshmeri aktivitetet.
 - b) Kur ata kanë marrë substanca psikoaktive ose mjekime që e shtojnë rrezikun e paaftësisë për të vepruar në parrezikshmeri detyrat sipas licences.
2. Mbajtësi i një licence që vuan nga sëmundje të cilat bëjnë të pamundur kryerjen e aktiviteteve si KTA, duhet pa vonë të njoftojë OSHLA-në e cila duhet të tërheqë ata nga shërbimi. Si shtesë për rastet të tilla mbajtësi i licences duhet të dërgohet për ekzaminime mjekësore shtesë. Rastet mund të jenë si më poshtë:
 - a) Shtrim spitalor për më shumë se 12 orë.
 - b) Operacion, ose procedurë lidhur me të.
 - c) Fundi i periudhës së një sëmundjeje që ka zgjatur më shumë se 21 ditë.
 - d) Përdorimi i rregullt i drogave.

- e) Përdorimi dhe abuzimi me substancat psikoaktive ose alkoli të cilat e shtojnë rrishtun dhe paaftësinë për të performuar në parrezikshmeri privilegjet e licenses.

12.3.2 Udhëzim

Kur një çertifikatë mjekësore është pezulluar për shkak të plagosjeve ose sëmundjeve personale, Autoriteti Aeromjekësor duhet të informojë mbajtësin e liçensës për çdo kusht apo procedurë për ta mbajtur pezull pezullimin e saj.

Çdo kufizim apo kusht i imponuar duhet të tregohet qartë në çertifikatën mjekësore deri në atë shkallë sa që menaxhmenti i Njësisë mund të tregojë nga çertifikata mjekësore nëse kontrollori në fjalë është në përputhje me ato kufizime apo kushte.

Shënim:

Shëmbulli i një kushti të shënuar në një çertifikatë mjekësore do të ishte që një kontrollori t'i kërkohej të mbante syze korrigjues.

Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes cakton një periudhë maksimale kohe gjatë së cilës një kontrollor mund të jetë i sëmurë ose i paaftë përpara se një çertifikatë mjekësore të konsiderohet e pezulluar dhe Autoriteti Aeromjekësor të jetë njoftuar.

12.4 Substancat Psikoaktive (piket alkoolike dhe drogat dhe medikamentet problematike)

Një kontrollor i trafikut ajror që po ofron një shërbim kontrolli trafiku ajror ndërsa është nën influencën e substancave psikoaktive mund të mos jetë i vetëdijshëm që shkalla e gjykimit dhe aftësitë e tij kanë degraduar deri në atë masë sa që shërbimi i ofruar prej tij është i pasigurtë. Ky mund të jetë rasti kur është abuzuar me substancat psikoaktive ose kur medikamentet janë rekomanduar nga një mjek, ose medikamentet janë marrë pa rekomandimin e mjekut për një ç'rregullim të vogël.

Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes duhet të shfrytëzojë legjislacionin përkatës në lidhje me abuzimet me piket alkoolike ose drogat dhe medikamentet në vendin e punës. Kur nuk ka një legjislacion të veçantë për aviacionin ose kur një legjislacion i tillë nuk ekziston, Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes do t'i kërkohej që të fusë procedurë për të garantuar, për aq sa është e mundur, që ai student kontrollor i trafikut ajror ose kontrollor trafikut ajror, nuk duhet të lejohet që të ofrojë shërbim kontrolli trafiku ajror ndërsa është nën influencën e substancave psikoaktive.

12.4.1 Kërkesa

Mbajtësi i një liçense student kontrollori trafiku ajrorose kontrollori trafiku ajror nuk duhet të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajrorndërsa është nën influencën e substancave psikoaktive (alkoole, droga dhe simulantë të ndryshëm psikoaktivë), bazuar në *“Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace, Doc 9654”* duke përfshirë ndonjë medikament, që mund të ketë influencë negative mbi aftësinë e tyre për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror të sigurtë.

Është përgjegjësi e vetë mbajtësit të liçensës së student kontrollorit të trafikut ajrorose të kontrollorit të trafikut ajror për të garantuar që ata nuk marrin medikamente para ose gjatë ofrimit të një shërbimi kontrolli trafiku ajror, të cilat do të kishin efekte të dëmshme mbi performancën e tyre operacionale. Autoriteti i Liçensimit nëpërmjet Autoritetit Aeromjekësor duhet të garantojë dhe të vendosë nëse mbajtësit e liçensës duhet apo nuk duhet të ofrojnë një shërbim KTA ndërsa janë nën një trajtim specifik mjekësor.

Menaxhmenti i Njësisë duhet të ketë të ndërtuar një proces të miratuar nga AKM për monitorimin e kontrollorëve për abuzime me substancat psikoaktive. Një kontrollor që dyshohet të jetë nën influencën e substancave psikoaktive menjëherë duhet të tërhiqet nga pozicioni operacional dhe të njoftohet menjëherë Autoriteti i Liçensimit dhe Autoriteti Aeromjekësor për atë çka ka ndodhur.

12.4.2 Udhëzim

Autoriteti Aeromjekësor duhet të përcaktojë dispozita për t'i krijuar mundësi mbajtësve të liçensës për të kërkuar këshilla dhe/ose për marrë informacion në formën e Qarkoreve Mjekësore Aeronautike se cilat medikamente të rekomandueshme dhe të parekomandueshme do të ose ka të ngjarë të, dëmtojnë aftësitë e tyre deri në atë shkallë sa që ata të mos jenë në gjendje të ofrojnë një shërbim kontrolli trafiku ajror.

Autoriteti Aeromjekësor ndërton procese dhe procedura për monitorimin e kontrollorëve për abuzim me pije alkoolike dhe droga të ndryshme, duke iu referuar ICAO Doc. 9654-AN/945 ‘Manuali mbi Parandalimin e Përdorimit të Substancave Problematike në Vendin e Punës në Aviacion’ (1995).

12.5 Apelimi kundër ekzaminimit mjekësor

Apelimi kunder ekzaminimit mjekesor mund të propozohet nga një KTA ose Student KTA sipas procedurës që është në qarkoren e lëshuar nga AAC dhe gjendet në Aneksin F.

1. Rastet e vecALBCONTROL kur rivlerësohet ekzaminimi mjekesor
 - a) Mbajtësit e licencave që janë shpallur jo të përshtatshëm në mënyrë definitive, mund të kërkojnë AAC të bëjë një rishikim të ekzaminimit mjekesor. Nqs ndonjë element i ri ka ndryshuar në shëndetin e tyre mjekësor, ose kur rregulloret e reja kanë hyrë në fuqi.
 - b) Rishikim mund të kërkojë për maksimumun 3 herë dhe jo më pak se dy vjetë nga kërkesa paraardhëse.
 - c) Rishikimi i vlerësimit mjekësor kryhet nga sektori Aeromjekësor i AAC. Në këto rast kërkesat mjekësore do të jenë si të një rasti fillestar aplikimi.

13. ADMINISTRIMI I LIÇENSIMIT TË KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR

13.1 Administrimi i Liçensës

Administrimi i Liçensës është procesi me anë të të cilit Autoriteti i Liçensimit garanton që liçensat studentëve dhe kontrollorëve të trafikut ajror lëshohen dhe mbrohen sipas kërkesave të liçensimit të tyre. Autoriteti Shtetëror duke pranuar liçensat e harmonizuara Evropiane për kontrollorët e trafikut ajror të lëshuara nga Shtete të tjera duhet të kryejë verifikimet e duhura që të garantojë që çdo person që paraqet një liçensë është mbajtës i asaj liçense dhe që informacioni që përmbahet në të është i saktë. Prandaj është e domosdoshme që Shtetet duhet të ruajnë me kujdes dosje aktuale dhe historike, regjistrime të sakta duke përfshirë të dhëna personale të detajuara dhe kualifikimet dhe eksperiencat e mbajtësve të liçensës së kontrollorëve dhe student kontrollorëve të trafikut ajror.

Për arsye sigurie procedurat e administrimit të liçensave duhet të përmbajnë proceset për të garantuar që të gjithë kontrollorët që ofrojnë shërbime kontrolli trafiku ajror tek Njësitë operacionale janë të liçensuar siç duhet. Kjo mund të kërkojë që dosjet duhet të ruhen, të cilat përfshijnë datën e skadimit të certifikatës mjekësore dhe datën sipas së cilës duhet të ketë përfunduar ndonjë proces vlerësimi të kompetencës së vazhdueshme të vetë kontrollorëve operacional. Një udhëzues më specifik për administrimin e përmbahet në Aneksin A të këtij dokumenti.

13.1.1 Kërkesa

Vetëm Autoriteti i Liçensimit ose një Organizatë e aprovuar nga Shteti duhet të lëshojë ose ndryshojë liçensat e studentëve dhe kontrollorëve të trafikut ajror.

Autoriteti i Liçensimit duhet të ruajë me kujdes dhe të rinovojë dosjet e të gjithë mbajtësve të liçensës së studentëve dhe kontrollorëve të trafikut ajror. Këto dosje do të përmbajnë detajet personale, kategoritë aktuale dhe të mëparshme të mbajtura, miratimet e kategorive dhe miratimet e Njësisë.

Liçensat e studentëve dhe kontrollorëve të trafikut ajror do t'iu lëshohen vetëm aplikantëve që kanë plotësuar kërkesat për lëshimin e një liçense.

Liçensat e kontrollorëve të trafikut ajror dhe kategoritë shoqëruese, miratimet e kategorive dhe miratimet e Njësisë do t'iu lëshohen vetëm aplikantëve që kanë plotësuar kërkesat për lëshimin e një liçense.

13.1.2 Udhëzim

13.1.2.1 Të dhënat Personale

Dosjet personale duhet të përmbajnë emrin e plotë të mbajtësit të liçensës, datën dhe vendin e lindjes, kombësinë, adresën private dhe adresën e Njësisë ku mbajtësi i liçensës së studentit ose kontrollorit të trafikut ajror po ofron një shërbim KTA.

Shënim:

Në rastin e aplikimit për herë të parë për një liçensë, duhet të kërkojnë prova ligjore mbi emrin e aplikantit, datën e lindjes dhe kombësinë, veçanërisht kur vendi i lindjes dhe kombësia janë të ndryshme..

Çdo liçensë e studentit ose kontrollorit të trafikut ajror e lëshuar duhet të ketë një numër unik dhe procedurat e administrimit të liçensës duhet të identifikojnë qartë numrat e liçensës me vetë mbajtësit e liçensës.

13.1.2.2 Dosjet e Liçensës

Dosja e Liçensës së Student Kontrollorit të Trafikut Ajror duhet të përmbajë:

_detajet e përfundimit të suksesshëm të Trajnimit Fillestar duke përfshirë rezultatet e ndonjë vlerësimi apo provimi shoqërues;

_disiplinën e kategorisë në të cilën mbajtësi i liçensës mund të ofrojë një shërbim KTA nën mbikëqyrje;

_Njësinë ku mbajtësi i liçensës ofron një shërbim nën mbikëqyrje dhe datën kur skadon liçensa.

Dosja e Liçensës së Kontrollorit të Trafikut Ajror duhet të përmbajë:

_detajet e përfundimit të suksesshëm të Trajnimit Fillestar duke përfshirë rezultatet e ndonjë vlerësimi apo provimi shoqërues;

_kategoritëaktuale të vlefshmë, miratimet e kategorisë dhe miratimet e Njesisë;

_Njësinë ku mbajtësi i liçensës ofron një shërbim kontrolli trafiku ajror;

_kategoritëe mbajtura të mëparshme, miratimet e kategorisë dhe miratimet e Njesisë duke përfshirë Njësitë ku kontrollori ka ofruar më përpara një shërbim kontrolli trafiku ajror;

_detajet e ndonjë veprimi të ndërmarrë nga Autoriteti i Liçensimit për të pezulluar ose anuluar një liçensë kontrollori të trafikut ajror ose kategoritëe saj shoqëruese, miratimet e kategorisë ose miratimet e Njesisë;

_datën kur mbaron afati i vlefshmërisë së certifikatës mjekësore;

_datën sipas së cilës duhet të përfundojë ndonjë proces për të vlerësuar kompetencën e vazhdueshme të vetë kontrollorëve operacionalë.

13.1.2.3 Të përgjithshme

Autoriteti i Liçensimit duhet të njoftojë kohëzgjatjen që do të duhet për të shqyrtuar aplikimet për liçensë dhe aplikimetpër kualifikime shtesë në liçensë.

Kur institucionet e Njësiveoperacionale të KTA dhe/ose ato të trajnimit japin informacion direkt tek Autoriteti i Liçensimit,

duhet të ndërtohen procedura zyrtare administrimi për tëgarantuar sigurinë dhe saktësinë e këtij informacioni. Kur informacionet ose evidencat i janë dhënë Autoritetit të Liçensimit nga një individ, ato duhet të konfirmohen me Njësinë ose institucionin e trajnimit.

Vetë mbajtësit e liçensës janë përgjegjës për mbrojtjen e liçensave të tyre, duke përfshirë rinovimin e certifikatës mjekësore dhe përmbushjen e kërkesave të kompetencës. equirements.

Autoriteti i Liçensimit duhet të përcaktojë se deri ku ai do të lehtësojë mbrojtjen e liçensës, për shembull, të informojë kontrollorët se kur afati i vlefshmërisë së certifikatës së tyre mjekësore mbaron dhe marrjen e masave për ekzaminimet mjekësore.

13.1.2.4 Dhënia e Informacionit

Autoritetet e Liçensimit duhet të vënë në dispozicion të mbajtësve të liçensës regjistrimet e kategorive të mbajtura më përpara, miratimet e kategorisë ose miratimet e Njësisë për t'i dhënë mundësi kontrollorëve që ta dërgojnë këtë informacion tek Autoritetet e tjera të Liçensimit.

Me kërkesë të mbajtësve të liçensës, Autoriteti i Liçensimit duhet të bëjë, kur shihet e përshtatshme, verifikimin e kualifikimeve në liçensë dhe eksperiencën operacionale të mbajtësit të liçensës tek Autoritetet e tjera të Liçensimit.

ANEKSI A: UDHËZIM PËR PROÇEDURAT E ADMINISTRIMIT DHE LËSHIMIT TË LIÇENSAVE PËR STUDENT DHE KONTROLLOR TË TRAFIKUT AJROR

A1. Hyrje

- A1.1** Shumica e Shteteve anëtare të ECAC tashmë do të kenë procedurë për lëshimin dhe administrimin e liçensave të kontrollorëve të trafikut ajror. Do të jetë e mundur për t'ia përshtatur këto procedurë ekzistuese administrimit të skemës së harmonizuar Evropiane për liçensimin e KTA.
- A1.2** Proçedurat e përshkruara më poshtë për administrimin e liçensimit të student kontrollorëve të trafikut ajror dhe kontrollorëve të trafikut ajrorjanë ofruar duke

marrë parasysh legjislacionin në fuqi të Shtetit Shqiptar dhe rregulloret përkatëse për kontrollorët e trafikut ajror dhe Kodin e Punës mbi punësimin. Ndërsa termat e përdorura për të përshkruar personelin administrativ mund të jenë të panjohura, prandaj funksionet e tyre janë përshkruar më poshtë.

A1.3 Autoriteti i Liçensimit është Autoriteti i emëruar nga Shteti si përgjegjës për liçensimin e personelit. Përgjegjësitë e tij mund të përfshijnë futjen dhe përpunimin e legjislacionit dhe kërkesave të Shtetit për liçensimin dhe fuqinë ligjore për të anuluar liçensat. Normalisht, Autoriteti i Liçensimit gjithashtu mbikëqyr Administratën e Liçensimit.

A1.4 Administrata e Liçensimit është pjesë e Autoritetit të Liçensimit dhe përgjigjet përpara tij për administrimin e skemës shtetërore të liçensimit dhe zbatimit të legjislacionit dhe kërkesave të liçensimit të personelit të menaxhimit të trafikut ajror – studentë dhe kontrollorë të trafikut ajror. Përgjegjësitë e tij do të përfshijnë lëshimin dhe rinovimin e liçensave dhe ruajtjen dhe mirëmbajtjen e dosjeve dhe regjistrave të liçensimit.

A2. Objektivat e Procedurave të Administrimit të Liçensës

A2.1 Gjithë objektivat e procedurave të administrimit të liçensës janë që të garantojnë që student kontrollorëve të trafikut ajror dhe kontrollorëve të trafikut ajror janë të liçensuar siç duhet dhe plotësojnë të gjitha kushtet dhe kriteret për lëshimin dhe mbijetjen e atyre liçensave. Në veçanti, Administrata e Liçensimit duhet të:

- a) Mbajë regjistrat e detajeve personale;
- b) Lëshojë liçensa për student kontrollorët e trafikut;
- c) Lëshojë liçensa për kontrollorët e trafikut ajror bashkë me kategoritë e tyre shoqëruese, miratimet e kategorisë dhe miratimet e Njesisë;
- d) Ri-lëshojë liçensa për kontrollorët e trafikut ajror për të përmirësuar detajet personale ose për të futur ose hequr kategori, miratime kategorish dhe miratime Njesisë;
- e) Ruajë informacionin historik mbi kategoritë e mëparshme, miratimet e kategorive dhe miratimet e Njesisë si edhe periudhat gjatë të cilave këto kualifikime janë mbajtur;
- f) Regjistrojë çdo veprim të ndërmarrë nga Autoriteti i Liçensimit për të pezulluar apo anuluar ndonjë liçensë, miratimet e kategorive dhe miratimet e Njesisë;
- g) Regjistrojë çdo informacion të kërkuar nga Autoriteti i Liçensimit për rregulloren e kontrollorëve të trafikut ajror;

Shënim:

Një informacion i tillë mund të përfshijë dosjet e certifikatave mjekësore, datat e mbarimit të afatit të tyre dhe datat sipas të cilave ka përfunduar ndonjë proces vlerësimi të kompetencës së vazhdueshme operacionale të kontrollorëve.

h) Shkëmbej informacioneliçensimi me Shtete të tjera (shihNën-seksioni A9).

A3. Personeli dhe Funksonet e Administratës së Liçensimit

A3.1 Rekomandohet fuqishëm që të formohet një skuadër e përkushtuar personeli administrativ për të administruar lëshimin dhe ruajtjen e liçensave të student kontrollorëve të trafikutajror dhe kontrollorëve të trafikutajror. Stafi i Administratës së Liçensimit do t'i kërkohet që t'i përgjigjet kërkesave të liçensimit nga institucionet e trajnimit, Njësive operacionale të KTA dhe individëve mbi çështjet e liçensimit. Prandaj ata duhet të jenë familjarizuar me të gjitha proceset e trajnimit që çojnë në lëshimin e liçensave të student kontrollorëve të trafikutajror dhe kontrollorëve të trafikutajror, shërbimet operacionale të trafikutajror të shoqëruara me kategoritë dhe miratimet e kategorive dhe çdo proces për mbrojtjen e një liçense.

A3.2 Numri i personelit të kërkuar për të administruar skemën e liçensimit do të varet nga numri i kontrollorëve të liçensuar dhe shkalla tek e cila është përqendruar ose kaluar rregullorja e liçensës tek vetë Njësitë e kontrollit të trafikut ajror.

A3.3 Funksonet eStafit Administrativ

A3.3.1 Personi i emëruar për të menaxhuar veprimet e përditshme të Administratës së Liçensimitdhe që merret me kërkesat rutinë të liçensimit duhet përgjigjet tek Autoriteti i Liçensimit për të garantuar që:

- a) dosjet dhe regjistrimet në database e administrimit të liçensave janë të sakta dhe të azhornuara;
- b) liçensat i janë lëshuar vetëm atyre aplikantëve që kanë plotësuar kërkesat përkatëse të liçensimit;
- c) Njësitë dhe departamenti i trajnimeve i japin Administratës së Liçensimit informacionin e përkthës;
- d) ka procedura për verifikimin që evidencat dhe informacioni i dhënë nga aplikantët është i saktë.

A3.3.2 Administratori i Liçensimit duhet të përgjigjet për detyrat rutinë që shoqërohen me mbajtjen e database të azhurnuar dhe prodhimin e dokumentacionit të liçensës dhe përgjigjet për të

garantuar që:

- a) të dhënat personale të kualifikimeve të liçensës së student kontrollorëve të trafikutajror dhe kontrollorëve të trafikutajrorjanë futur saktë në bazën e të dhënave të liçensimit;
- b) kualifikimet shtesë janë futur ose kualifikimet ekzistuese janë ndryshuar ose hequr, ashtu siç kërkohet;
- c) informacioni i dorëzuar që rezulton i pasaktë ose i paplotë është kërkuar dhe sqaruar;
- d) është siguruar evidencapërkatese që kërkesat e liçensimit kanë qenë plotësuar;
- e) liçensat e student kontrollorëve të trafikutajror dhe kontrollorëve të trafikutajrorjanë përgatitur, shtypur dhe shpërndarë siç duhet.

A4 Dosjet dhe Baza e të Dhënave të Liçensimit

Këto procedura administrimi janë bazuar mbi përdorimin e programit informatik të bazës së të dhënave të ndërtuar nga EUROCONTROL për liçensën e harmonizuar Evropiane të kontrollorit të trafikut ajror.

A4.1 Transferimi i të Dhënave

Proçesi i transferimit të informacionit nga skedarët në letër në regjistrime tek baza e të dhënave është një mundësi për ndodhjen e gabimeve. Për të zvogëluar mundësinë gabimeve rekomandohet fuqimisht që të përdoret një proçes ekstraktimi të të dhënave me dy faza. Së pari, informacioni që do të kërkohet për t'u futur në databasembi secilin kontrollor duhet të jetë nxjerrë nga dosjet në letër dhe të futet në një formular të dhënash (formulari i të dhënave normalisht do të kompjuterizohet për të mundësuar transferimin direkt të informacionit për tek baza e të dhënave pasi informacioni të jetë kontrolluar). Së dyti, informacioni nga formularët e të dhënave të nxjerra duhet të futet në database. Gjatë të dyja fazave të proçesit të transferimit të informacionit duhet të kryhet një kontroll i pavarur mbi saktësinë e informacionit të transferuar, p.sh., informacioni i formularëve mbi të dhënat e nxjerra duhet të kontrollohet kundrejt skedarëve në letër dhe

informacioni në database duhet të kontrollohet kundrejt formularëve të të dhënave të nxjerra.

Shënim:

Përveç regjistrimeve në database do të jetë e nevojshme për të mbajtur regjistrime të tjera, të tilla si korrespondenca, në një dosje letër ose në një sistem tjetër.

A4.2 Të dhënat e Personelit

Regjistrimet e personelit duhet të përfshijnë:

- a) Emrin e plotë të mbajtësit të liçensës

Shënim:

Prova të vlefshme ligjore mbi identitetin e kontrollorit duhet të kërkohen që kurse bëhet aplikimi për herë të parë për një liçensë. Kur, për qëllime verifikimi, informacioni i dhënë nga departamenti i trajnimeve mbi personat që po ndjekin kurset e Trajnimit Fillestar, të tilla prova nuk kërkohen derisa të aplikohet për një liçensë.

Administrata e Liçensimit duhet të informohet për çdo ndryshim të të dhënave të personelit të aplikueshme në procesin e liçensimit.

- b) Data dhe vendi i lindjes
- c) Kombësia
- d) Adresa private

Shënim:

Kur adresa ku dërgohen dokumentat ndryshon nga adresa private, kjo adresë duhet të regjistrohet.

- e) Adresa dhe numri i telefonit të Njesisë KTA tek e cila mbajtësi i liçensës mban kategorinë aktuale.

A4.3 Ndjekja e Personelit

Të dhënat personale të kursit *ab initio* për kontrollorët e trafikut ajror duhet të futen në bazën e të dhënave të liçensimit që kurse ata nisin Trajnimin Fillestar në një institucion trajnimi. Futja e këtij informacioni në një stad të hershëm e ndihmon stafin e Administratës së Liçensimit për të konfirmuar që aplikantët për liçensa kanë përmbushur kërkesat që shoqërohen me Trajnimin Fillestar. Kjo gjithashtu i vlen stafit të Administratës për të garantuar që çdo kërkesë Shtetërore është plotësuar,

për shembull kufizimet mbi numrin e tentativave të kurseve të trajnimit dhe provimet ose vlerësimet shoqëruese dhe që student kontrollorët e trafikut ajror të nisin Trajnimin në Njësi brenda një periudhe të caktuar kohe që pason përfundimin e Trajnimit Fillestar.

A4.4 Përfitim i Informacionit mbi Liçensimin

A4.4.1 Autoriteti i Liçensimit duhet të bëjë publike rregulloret që do t'iu kërkohej instituteve të trajnimit dhe Njesive Operacionale për të dhënë informacion mbi personelin dhe evidencat që kërkesat e liçensimit janë plotësuar. Mund të jetë e nevojshme që të bëhen marrveshje zyrtare me këto organizata për dispozitat e këtij informacioni dhe evidencat përkatëse. Administrata e Liçensimit duhet të mbajë emrat dhe të marrë firmat e atyre brenda këtyre Organizatave që janë autorizuar për të firmosur që kërkesat janë plotësuar.

A4.4.2 Departamenteve të Trajnimit që ofrojnë kurse Trajnimi për Kategori Fillestare duhet t'iu kërkohej që t'i japin Administratës së Liçensimit emrat kontrollorëve që ndjekin kurset *ab inicio* dhe emrat dhe numrat e liçensës të kontrollorëve të trafikut ajror në trajnim, si më poshtë:

- a) Kura ata nisin Trajnimin Fillestar.

Shënim:

Ky informacion do të përfshijë disiplinën e kategorisë në të cilën ata janë trajnuar dhe datën e nisjes së kursit të aprovuar.

- b) Mbi përfundimin e suksesshëm të kursit të aprovuar të trajnimit dhe kalimin e çdo provimi ose vlerësimi shoqërues.

Shënim:

Ky informacion do të përfshijë datën e përfundimit të kursit të aprovuar.

- c) Emrat e atyre që janë tërhequr nga trajnimi ose që kanë dështuar për të përfunduar suksesshëm kursin e aprovuar të trajnimit dhe/ose që nuk kanë kaluar ndonjë provim ose vlerësim shoqërues.

A4.4.3 Njesive Operacionale duhet t'iu kërkohej që t'i japin Administratës së Liçensimit emrat dhe numrat e liçensës së student kontrollorëve të trafikut ajror ose kontrollorëve të trafikut ajror kur ata:

- a) nisin trajnimin tek Njësia;
- b) janë tërhequr nga trajnimi.

A4.4.4 Për lëshimin e liçensave dhe kategorive shoqëruese, miratimet e kategorisë dhe miratimet e Njesisë Administrata e Liçensimit do t'iu kërkojë Njësive të japin informacionin dhe evidencat e mëposhtëme:

- a) përfundimin e suksesshëm të pjesëve përkatëse të Planit të Trajnimit të Njesisë dhe çdo kërkesë minimale mbi eksperiencën e kërkuar (duke përfshirë një kërkesë për vlerësim ose provim, nëse duhet);
- b) kalimin ose dështimin e ndonjë vlerësimi ose provimi të kërkuar mbi kompetencën;
- c) sektorët ose pozicionet operacionale tek të cilët kontrollori do të ofrojë një shërbim KTA;
- d) sektorët ose pozicionet operacionale tek të cilët një kontrollori nuk i kërkohet më, ose është i paaftë, për të ofruar një shërbim KTA..

A4.5 Numërtimi i Liçensave të Student Kontrollorit dhe Kontrollorittë Trafikut Ajror

Numrat e Liçensave të Student Kontrollorit dhe Kontrollorit të Trafikut Ajror duhet të vendosën sipas një sistemi i cili duhet të lidhë në mënyrë të qartë secilën liçensë me mbajtësin e saj. Kur merret në konsideratë numërtimi i liçensave, rekomandohet fuqishëm (p.sh., vendosja e paqëllimshme e të njëjtit numër liçense tek më shumë se një person).

Numri i liçensës apo çertifikatës së studentit duhet të jetë i njëjtë me atë të liçensës së kontrollorit të trafikut ajror që do t'i lëshohet atij në të ardhmen, kjo për arsye të administrimit të database-it, pasi aiprogram nuk mund të lejojë azhornime të numrave të liçensave për SKTA nëse këto numra janë të ndryshëm nga ato të kontrollorëve të trafikut ajror.

A4.6 Formulari i Administrimit të Liçensimit

A4.6.1 Njëshembull i një formulari të përgjithshëm të Administrimit të Liçensimit që mund të përdoret për qëllime të administrimit të liçensës tregohet tek Aneksi B.

A4.6.2 Formulari është skicuar për t'u përdorur për aplikime për:

- a) Liçensa Student kontrollor i trafikut ajror.

- b) Liçensakontrollor i trafikut ajror, kategoritë shoqëruese, miratime kategorish dhe miratime Njësish.
- c) Përfshirjen e miratimeve shtesë të Njësisë tek një kategori e vlefshme.

Shënim

Për shembull, shtimi i miratimeve të Njësisë për sektorë shtesë ku mbajesi i liçensës tashmë ka një kategori të vlefshme për sektorët e asaj Njësie.

- d) Përfshirjen e kategorive shtesë, miratimeve të kategorisë dhe miratimeve të Njësisë.

Shënim

Për shembull, kur mbajtësi i liçensës që tashmë mban kategori të vlefshme në një ose më tepër disiplinë ka ndërmarrë Trajnim Fillestar në një disiplinë tjetër kaetegorie dhe ka plotësuar kriteret për lëshimin e një kategorie të vlefshme në atë disiplinë.

- e) Heqja e miratimeve të Njësisë kur një kontrollori nuk i kërkohet më të ofrojë një shërbim KTA në sektorë të veçantë ose pozicione operacionale për të cilët ai/ajo mban një kategori të vlefshme.

Administrata e Liçensimit mund të hartojë formularë të tjerë ose të ketë dokumentacionin e vet për të regjistruar informacionin shtesë të kërkuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

A5 Përpunimi i Aplikimeve për Liçensë dhe Skema e Pagesave

A5.1 Administrata Liçensimit duhet të bëjë publike çdo tarifë që ajo vendos për procesin e liçensimit bazuar në vendimet përkatëse të Këshillit të Ministrave.

A5.2 Administrata Liçensimit duhet të njoftojë kohën që do t'i duhet për të përfunduar procesin e lëshimit të liçensave të student kontrollorëve të trafikut ajror dhe të kontrollorëve të trafikut ajror, duke përfshirë, rilëshimin ose heqjen e shtesave përkatëse kategorive të vlefshme dhe miratimeve të Njësisë, që nga marrja e një aplikimi i cili plotëson kriteret dhe kërkesat përkatëse.

Gjithashtu duhet të specifikohet çdo kufizim kohe, në lidhje me vlefshmërinë e liçensës.

A5.3 Aplikimi për një Liçensë Student Kontrollor i Trafikut Ajror

A5.3.1 Aplikantit do t'i kërkohet që të plotësojë të gjitha seksionet e formularit të aplikimit të liçensimit në lidhje me një aplikim për një Liçensë Student Kontrollor i Trafikut Ajror, së bashku me të dhënat personale të kërkuara. Aplikanti duhet të përfshijë të gjitha evidencat e kërkuara për të treguar që kërkesat për lëshimin e një liçensëstudent kontrollor i trafikut ajror janë plotësuar.

A5.3.2 Administrata e Liçensimit do të fusë tek baza e të dhënave të liçensimit, të dhënat personale të aplikantit ashtu siç janë dorëzuar, prandaj i vetmi informacion personal i kërkuar do të jetë emri i aplikantit dhe numri i liçensës, së bashku me çdo detaj personal që ka ndryshuar..

A5.3.3 Një shembull i formularit të aplikimit të liçensimit të plotësuar për aplikim për një liçensëstudent kontrollor i trafikut ajrortregohet tek Aneksi B.

A5.3.4 ProçeduratAdministrative për Përpunimin e Aplikimeve për Lëshimin e një Liçense Student Kontrollor i Trafikut Ajror

Me marrjen e një aplikimi për një liçensëstudent kontrollor i trafikut ajror, Administrata e Liçensimit duhet të:

a) Konfirmojë që të dhënat personale dhe evidencat e kërkuara për të plotësuar kërkesat e liçensimit janë siguruar. Këto do të përfshijnë:

i) Dokumentin e identifikimit

Shënim:

Ky nuk do të kërkohet nëse Autoriteti i Liçensimit ka aprovuar që institucioni i trajnimit të marrë një provë të tillë për llogari të tij përpara se të nisë trajnimi.

ii) Evidencën e përfundimit të suksesshëm të një kursi të aprovuar për Trajnim Fillestar, duke përfshirë kalimin e çdo provimi me shkrim dhe me gojë ose çdo vlerësim shoqërues.

Shënim:

Një evidencë e tillë nuk kërkohet kur proçedurat janë pranuar nga institucioni i trajnimit për të dhënë informacionin direkt tek Administrata e Liçensimit.

iii) Një certifikatë të vlefshme mjekësore e kategorisë përkatëse.

- b) Futja e të dhënave personale në bazën e të dhënave të liçensimit.

Shënim:

Nëse ndonjë informacion mungon, ose ka dyshime rreth evidencave të dhëna, ai duhet marrë ose konfirmuar përpara futjes së të dhënave në database.

- c) Vendosja e numrit të liçensës.
d) Printimi i faqes së liçensës.

A5.3.5 Aplikimi për Rilëshimin e një Liçense Student Kontrollor i Trafikut Ajror

Një Liçensë Student Kontrollor i Trafikut Ajror lëshohet për një periudhë 1vjeçare.

Aplikantët për rinovimin e liçensës së student kontrollorit të trafikut ajror duhet të plotësojnë seksionet e formularit të liçensimit në lidhje me lëshimin e një liçense student kontrollori të trafikut ajror. Ndërsa seksionet e të dhënave personale të jenë plotësuar për aplikimin fillestar për liçensë, vetëm emri i aplikantit dhe numri i liçensës së student kontrollorit të trafikut ajror do të kërkohej për këtë pjesë të formularit po të mos kenë ndryshuar të dhënat e tjera e tjera personale.

A5.3.6 Procedurat e Administrimit për Përpunimin e Aplikimeve për Rinovimin e Liçensës Student Kontrollor i Trafikut Ajror

Me marrjen e një aplikimi për rinovim të një liçense student kontrollor i trafikut ajror, Administrata e Liçensimit duhet të:

- konfirmojë që aplikanti tashmë mban një liçensë student kontrollor i trafikut ajror dhe autorizimin për arsye rinovimi të saj;
- kontrollojë për të përcaktuar nëse ndonjë detaj personal ka ndryshuar dhe të azhurnojë bazën e të dhënave siç kërkohej;
- konfirmojë që aplikanti ka një certifikatë të vlefshme mjekësore të kategorisë përkatëse;
- printojë faqen e liçensës.

A5.4 Aplikimi për një Liçensë Kontrollor i Trafikut Ajror dhe Kategoritë e saj Shoqëruese, Miratimet e Kategorisë dhe Miratimet e Njesisë

A5.4.1 Aplikantit do t'i kërkohej që të plotësojë të gjitha seksionet e formularit të aplikimit të liçensimit në lidhje me një aplikim për një Liçensë Kontrollor i Trafikut Ajror. Meqënëse aplikanti tashmë mban një numër liçense të student kontrollorit të trafikut ajror, ai/ajo duhet ta shënojë këtë numër në kutinë që është në krye të formularit. Në seksionin e detajeve

personale të aplikantit kërkohej vetëm emri i aplikantit dhe çdo ndryshim i bërë. Personi tek Njësia që do të nënshkruajë për të treguar që aplikanti ka përfunduar suksesshëm Planin e Trajnimit të Njesisë të aprovuar dhe ka kaluar çdo vlerësim apo ekzaminim kompetence shoqërues duhet të plotësojë seksionin i cili tregon kategoritë, miratimet e kategorive dhe miratimet e Njesisë të shënuara në liçensë.

Një Liçensë Kontrollori Trafiku Ajrordo t'i lëshohet aplikantit që:

- (a) është të paktën **21 vjeç**;
- (b) është mbajtës i një liçense të student kontrollorit të trafikut ajror dhe ka përfunduar suksesshëm Planin e Trajnimit të Njesisë të aprovuar dhe ka kaluar suksesshëm çdo vlerësim apo ekzaminim kompetence shoqërues sipas kërkesave përkatëse të kompetencës të parashtruara në **Kapitullin 9** të këtij manuali;
- (c) mban një certifikatë të vlefshme mjekësore **Klasi 3 Evropian ose ICAO**; dhe
- (d) ka demonstruar mbrojtjen e **Nivelit 4** sipas **ICAO** të gjuhës Angleze.

Liçensa duhet të vlerësohet duke futur në të kategoritë përkatëse, miratimet e kategorisë, të Njesisë dhe të Gjuhës Angleze, për të cilat është përfunduar suksesshëm trajnimi përkatës dhe janë marrë të gjitha vlerësimet positive përkatëse nga vlerësues dhe ekzaminues kompetentë.

Shënim:

Kur janë mbajtur kategori të vlefshme tek më shumë se një Njësi, duhet të plotësohet nga një formular aplikimi i ndarë për çdo Njësi.

A5.4.2 Miratimi i Njesisë mund të shënohet në formular si një shkurtim ose kod që mund të futet në hapësirën e kufizuar në liçensë. Kur Njësia përdor shkurtime ose kode, duhet të njoftohet Administrata e Liçensimit mbi titujt e plotë të miratimeve të Njesisë të shënuara me shkurtim ose me kode.

A5.4.3 Shembull i njëformulari aplikimi liçensimi për një liçensë kontrollori trafiku ajror tregohet tek Aneksi B.

A5.4.4 Proçedurat e Administrimit për Përpunimin e Aplikimeve për Lëshimin e një Liçense Kontrollor i Trafikut Ajror dhe Kategoritë e saj Shoqëruese, Miratimet e Kategorisë dhe Miratimet e Njesisë

Me marrjen e një aplikimi për një liçensekontrollor i trafikut ajror, dhe kategoritë e saj shoqëruese, miratimet e kategorisë dhe miratimet e Njesisë, Administrata e Liçensimit duhet të:

- a) Konfirmojë që detajet personale dhe evidencat e kërkuara plotësojnë kërkesat e liçensimit janë siguruar. Këto do të përfshijnë:
 - i) Evidencën e përfundimit të suksesshëm të Planit të Trajnimit të Njesisë të aprovuar dhe kalimin e çdo vlerësimi apo ekzaminim kompetence shoqërues.

Shënim:

Një person i autorizuar tek Njësia operationale duhet të ketë nënshkruar duke treguar që kontrolleri ka përfunduar trajnimin e kërkuar dhe është kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror tek sektorët ose pozicionet operationale të caktuara.

- ii) Një çertifikatë të vlefshme mjekësore e kategorisë përkatëse.

- b) Përcaktojë nëse ka ndryshuar ndonjë detaj personal dhe të azhurnojë bazën e të dhënave siç kërkohet.

Shënim:

Nëse mungon ndonjë informacion ose ka dyshime rreth evidencave të siguruara, kjo duhet të merret ose konfirmohet përpara futjes së detajeve në database.

- c) Caktojë një numër liçense.
- d) Printojë faqen e liçensës

A5.4.5 Aplikim për lëshimin e Miratimeve Shtesë të Njesisë

Aplikantit do t'i kërkohet që të plotësojë seksionet në formular lidhur me një aplikim për miratime shtesë të Njesisë dhe të përmendë numrin e liçensës së tij të kontrollorit të trafikut ajror. ence number. Meqë detajet personale do të mbahen prej aplikimeve të mëparshme, në seksionin e detajeve personale do të kërkohet të shkruhet vetëm emri i aplikantit dhe çdo ndryshim i bërë. Personi tek Njësia që do të nënshkruajë për të treguar që aplikanti ka përfunduar suksesshëm planin e trajnimit dhe ka kaluar çdo vlerësim apo ekzaminim kompetence shoqërues duhet të plotësojë seksionin lidhur me miratimet e Njesisë të shënuara në liçensë.

Një shembull i një aplikimi për miratime shtesë të Njesisë tregohet në formularin e aplikimit të liçensimit tek Aneksi B.

A5.4.6 Proçedurat e Administrimit për Përpunimin e Aplikimeve për Lëshimin e një LiçenseKontrollor i Trafikut Ajror me Miratimet Shtesë të Njesisë

Me marrjen e një aplikimi për miratimet shtesë të Njesisë, Administrata e Liçensimit duhet të:

- a) Konfirmojë që aplikanti tashmë mban një liçensëkontrollori trafiku ajror.
- b) Përcaktojë nëse ndonjë detaj personal ka ndryshuar dhe të azhurnojë bazën e të dhënave siç kërkohet.
- c) Konfirmojë që evidenca është siguruar që kontrollori ka përfunduar suksesshëm pjesën përkatëse të Planit të Trajnimit të aprovuar të Njesisë dhe ka kaluar çdo vlerësim apo ekzaminim kompetence shoqërues.

Shënim:

Një person i autorizuar tek Njësia operationale duhet të ketë nënshkruar duke treguar që kontrollori ka përfunduar trajnimin e kërkuar dhe është kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror tek sektorët ose pozicionet operationale të caktuara.

- d) Sigurojë që kontrollori disponon një çertifikatë të vlefshme mjekësore e kategorisë përkatëse.
- e) Printojë liçensën.

A5.4.7 Aplikim për Kategori Shtesë, Miratime Kategorie dhe Miratime Njësie

Aplikantit do t'i kërkohet që të plotësojë të gjitha seksionet në formular lidhur me një aplikim për kategori shtesë, miratime kategorie dhe miratime Njësie dhe të përmendë numrin e liçensës së tij të kontrollorit të trafikut ajror. Meqë detajet personale do të mbahen prej aplikimeve të mëparshme, në seksionin e detajeve personale do të kërkohet të shkruhet vetëm emri i aplikantit dhe çdo ndryshim i bërë.

Personi tek Njësia që do të nënshkruajë për të treguar që aplikanti ka përfunduar suksesshëm planin e trajnimit dhe ka kaluar çdo vlerësim apo ekzaminim kompetence shoqërues duhet të plotësojë seksionin lidhur me kategoritë, miratimet e kategorisë dhe miratimet e Njesisë.

Një shembull i një formulari aplikimi të Administratës së Liçensimit për kategoritë shtesë, miratimet e kategorisë dhe miratimet e Njesisë tregohet tek Aneksi B.

A5.4.8 Proçedurat për Administrimin e Përpunimit të Aplikimeve dhe për Lëshimin e një LiçenseKontrollor i Trafikut Ajror me Kategoritë Shtesë, Miratimet e Kategorisë dhe Miratimet e Njesisë

Me marrjen e një aplikimi për kategori shtesë, miratime kategorie dhe miratime Njësia, Administrata e Liçensimit duhet të:

- a) Konfirmojë që aplikanti tashmë mban një liçensëkontrollori trafiku ajror.
- b) Përcaktojë nëse ndonjë detaj personal ka ndryshuar dhe të azhurnojë bazën e të dhënave siç kërkohet.
- c) Konfirmojë që evidenca është siguruar që kontrollori ka:
 - i) përfunduar suksesshëm kursin përkatës të aprovuar të Trajnimit Fillestar tek një institucion trajnimi dhe ka kaluar çdo vlerësim apo ekzaminim shoqërues.
 - ii) ka përfunduar suksesshëm pjesën përkatëse të Planit të Trajnimit të aprovuar të Njesisë dhe ka kaluar çdo vlerësim apo ekzaminim kompetence shoqërues.

Shënim:

Një person i autorizuar tek Njësia operationale duhet të ketë nënshkruar duke treguar që kontrolleri ka përfunduar trajnimin e kërkuar dhe është kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli trafiku ajror tek sektorët ose pozicionet operationale të caktuara.

- d) Sigurojë që kontrollori disponon një certifikatë të vlefshme mjekësore e kategorisë përkatëse.
- e) Printojë liçensën.

A5.5 Aplikim për Heqje të Miratimeve të Njesisë

Kjo situatë mund të lindë kur një kontrollori nuk i kërkohet më ose rezulton të jetë i paaftë për të mbrojtur kategori të vlefshme në pozicione operationale apo sektorë të veçantë. Aplikantit do t'i kërkohet që të plotësojë të gjitha seksionet në formularin e administrimit të liçensës në lidhje me heqjen e miratimeve të Njesisë dhe të përmendë numrin e liçensës së tij të kontrollorit trafiku ajror. Në seksionin e detajeve personale do të kërkohet të shënohet vetëm emri i aplikantit dhe çdo ndryshim i bërë. s section. Personi tek Njësia që është autorizuar të nënshkruajë aplikimet e liçensës duhet të plotësojë seksionin lidhur me heqjen e miratimeve të Njesisë.

Një shembull i formularit të Administratës së Liçensimit për të njoftuar heqjen e miratimeve të Njesisë tregohet tek Aneksi B.

A5.5.1 Proçedurate Administrimit të Përpunimit të Aplikimeve dhe Lëshimin e një LiçensëKontrollor i Trafikut Ajrorku janë hequr Miratimet e Njesisë

Me marrjen e një aplikimi për heqjen e miratimeve të Njesisë, Administrata e Liçensimit duhet të:

- a) Sigurojë që kontrollori në fjalë mban një liçensë kontrollori trafiku ajror e cila përmban miratimet e Njesisë të hequra.
- b) Përcaktojë nëse ndonjë detaj personal ka ndryshuar dhe të azhurnojë bazën e të dhënave siç kërkohet.
- c) Rifusë detajet aktuale të liçensës pa miratimet e hequra të Njesisë.

Shënim:

Kjo e lë miratimin e hequr të ruajtur si informacion historik.

- d) Printojë liçensën.

A5.6 Aplikim për Njoftimin e Ndryshimeve të Informacionit Personal

Mbajtësit e Liçensës janë përgjegjës për njoftimin e Administratës së Liçensimit për çdo ndryshim të informacionit personal të dhënë për lëshimin e liçensës së student kontrollorit të trafikut ajror ose kontrollorit të trafikut ajror. Ndryshime të tilla duhet të futen në formularin e Administratës së Liçensimit, së bashku me emrin dhe numrin e liçensës së aplikantit.

Një shembull i formularit të Administratës së Liçensimit për të regjistruar ndryshimet është treguar tek Aneksi B.

A5.6.1 Proçedurate Administrimit për Përpunimin e Aplikimeve dhe Lëshimin e një Liçense Student Kontrollor i Trafikut Ajror kur Detajet Personale kanë Ndryshuar

Me marrjen e një aplikimi për ndryshime të detajeve personale Administrata e Liçensimit duhet të:

- a) konfirmojë që aplikanti tashmë mban një liçensë student kontrollor i trafikut ajror;
- b) përcaktojë se cilat prej detajeve personale kanë ndryshuar dhe të azhurnojë bazën e të dhënave siç kërkohet;
- c) të printojë liçensën nëse kërkohet.

A6 Pezullimi dhe Anullimi i Liçensës, Kategoritë, Miratimet e Kategorisë dhe Miratimet e Njesisë

A6.1 Autoriteti i Liçensimit mund të pezullojë ose anullojë liçensa, kategori, miratime kategorish ose miratime Njësish. Administrata e Liçensimit normalisht duhet të mos përfshihet kur Autoriteti merr vendimin e pezullimit të liçensës ose kualifikimeve

shoqëruese të saj, por mund t'i kërkohej që t'a reflektojë tek baza e të dhënave marrjen e një vendimi të tillë. Nuk është e përshtatshme të përfshihen në bazën e të dhënave detajet e ndonjë incidenti që rezultoi në marrjen e vendimit të pezullimit të liçensës; çdo shënim duhet të jetë i kufizuar tek një kod që tregon se vendimi është marrë dhe, nëse kërkohej, është mbajtur një informacion i detajuar.

A6.2 Kur anulohet një liçensë, ajo duhet të kthehet tek Administrata e Liçensimit. Regjistrimet e liçensës në bazën e të dhënave duhet të ruhen por duhet të tregohet qartë që liçensa është anuluar.

A6.3 Kur anulohen kategoritë individuale, miratimet e kategorive ose miratimet e Njërive, liçensa duhet të kthehet tek Administrata e Liçensimit. Pastaj duhet të nxirret një liçensë e cila përmban vetëm kategori dhe miratime të vlefshme. Të dhënat historike duhet të azhurnohen për të treguar qartë kategoritë ose miratimet që kanë qenë anuluar.

A7 Kontrolli i Cilësisë

A7.1 Proçesi i liçensimit bazohet tek saktësia e të dhënave dhe garancia që informacioni dhe evidencat e siguruara janë të sakta. Për të garantuar që liçensat i'u janë lëshuar vetëm atyre aplikantëve që kanë plotësuar të gjitha kërkesat e liçensimit, duhet të aplikohen proçedurat e kontrollit të cilësisë.

A7.2 Të gjitha proçedurat që shoqërojnë lëshimin e liçensave duhet të jenë të dokumentuara. Detyrat dhe përgjegjësitë e stafit duhet të jenë të dokumentuara, stafi duhet të jetë i trajnuar siç duhet për detyrat e tyre dhe të kryejnë Trajnim Rifreskues kur kërkohej. Administrata e Liçensimit duhet të auditohet periodikisht për të garantuar që stafi i administrimit të liçensave ruan standartet e kërkuara të kompetencës dhe që proçedurat e Administrimit të Liçensimit janë konçize dhe të sakta. Kur janë bërë gabime ato duhet të investigohen plotësisht dhe duhet të ketë një proçes që veprimet korrigjuese të ndreqin mangësitë në kompetencat e stafit ose tek proçedurat e administrimit.

A7.3 Nënshkrimi i Liçensës

Firmoja e fundit tek liçensa bëhet vetëm për të treguar përmbushjen e të gjitha kërkesave për lëshimin e një liçense. Në skemën e administrimit të liçensës të përshkruar, është konsideruar e përshtatshme që administratorët Shtetëror të aprovuar të liçensimit të firmosin liçensat kur i lëshojnë.

Në sisteme të tjera ose për arsye kulturore mund të jetë e përshtatshme që liçensat t'i firmosin më shumë titullarë autoritetesh.

A8 Mbrojtja e Liçensës

A8.1 Ështëpërgjegjësi e mbajtësit të liçensës që të përmbushë kërkesat për mbrojtjen e një liçense. Kjo do të përfshijë:

- a) Mbjajtjen e një çertifikate mjekësore të klasit përkatës.

Shënim:

Administrata e Liçensimit do t'i kërkojë aplikantëve për liçensa që të përfshijnë brenda dokumentacionit të aplikimit edhe çertifikatat e vlefshme mjekësore aktuale. Normalisht Administrata e Liçensimit nuk do ta ketë informacionin mbi datën se kur njëçertifikate të vlefshme mjekësore të një mbajtësi liçense i mbaron afati po të mos i kërkohej nga Autoriteti Shtetëror i Liçensimit që të garantojë që mbajtësi i një liçense student kontrollori i trafikut ajror dhe kontrollori i trafikut ajror ka çertifikatë të vlefshme mjekësore.

- b) Kur shihet e përshtatshme, përmbushja e ndonjë kërkesë për testim ose vlerësim të kompetencës së vazhdueshme për të ofruar shërbime kontrolli trafiku ajror tregohet në liçensën e KTA.

Shënim:

Autoriteti i Liçensimit mund t'iu kërkojë kontrollorëve të testohen ose vlerësohen në një interval kohor të caktuar për ruajtjen e kompetencës së tyre të vazhdueshme. Ky informacion mund t'i jepet direkt Administratës së Liçensimit duke përdorur formularin e administrimit të liçensës ose, atje ku autorizohet të ruhet tek Njësia për auditim nga Autoriteti i Liçensimit.

A8.2 Autoriteti i Liçensimit mund t'i kërkojë Administratës së Liçensimitose menaxhmentit të Njesisë që të mbajë përgjegjësinë për garantimin që kontrollorët janë informuar në kohën duhur mbi

kërkesën për t'u pajisur me çertifikatën e re mjekësore ose të kryejnë testimet ose vlerësimet për kompetencën e vazhdueshme. Gjithsesi, çfarëdo lloj procesi të jetë adoptuar, e rëndësishme është që mbajtësit e liçensës së KTA të jenë të vetëdijshëm mbi përgjegjësitë e tyre dhe procedurat përkatëse për mbrojtjen e liçensave të tyre.

A9 Dhënia e Informacionit

- A9.1** Individët që posedojnë liçensa KTA të lëshuara në përputhje të plotë me skemën e harmonizuar të liçensimit të KTA mund të dëshirojnë të punësohen si kontrollorë të trafikut ajror nëShtete pjesëmarrëse në këtë skemë. Shtetet pranuese do të kenë të drejtën të kërkojnë të verifikojnë që informacioni i paraqitur nga aplikanti është i saktë dhe korrekt.
- A9.2** Për të shmangur konfliktet me ndonjë legjislacion në lidhje me mbrojtjen e të dhënave ose dhënien e paautorizuar të informacionit, rekomandohet që Shteti kërkues duhet t'i kërkojë aplikantit të marrë dhe të paraqesë të gjithë dosjen e plotë të liçensimit nga Shteti lëshues i liçensës, nën shoqërimin e një dokumenti vërtetues të nënshkruar dhe firmosur nga Autoriteti i Liçensimit.
- A9.3** Informacioni i cili është i pranueshëm për t'u dhënë do të përfshijë të dhënat korrente dhe historike të liçensës, kategoritë, miratimet e kategorisë dhe miratimet e Njesisë të mbajtura nga aplikanti dhe periudhat gjatë cilave ata i kanë mbajtur. Kur një liçensë i është nënshtruar pezullimit të përkohëshëm, ky informacion nuk duhet dhënë pasi vendimi është dhënë pa paragjykim. Sidoqoftë, është e përshtatshme që të tregohet që një liçensë ose kategoritë shoqëruese ose miratimet kanë qenë anuluar nga Autoriteti i Liçensimit.

ANEKSI B: FORMULARI I APLIKIMIT PËR LIÇENCË

I

Forme Aplikimi

Licenca e Kontrolloreve të Trafikut Ajror

- Shenime: i) Lexoni formatin dhe plotësoni vetëm seksionet e duhura.
ii) Plotësoni formatin elektronikisht ose me shkronja kapitale dhe klikoni kutite e duhura

Seksioni 1) Aplikimi për:			
Lëshimin e Licenses (Seksioni 1, 2, 3, 6 dhe 7)			
☐ Licenca e KTA, Kategoria, Miratimi I Kategorise, Njesia ose Miratimi i Licenses		☐ Licensa e Student KTA	
Përfutjet / Anullimi (Seksioni 1, 2, 5, 6 dhe 7)			
☐ Licenca e KTA, Miratimi I Njesise ose Miratimi I Licenses		☐ Licensa e Student KTA	
☐ Granti ose rinovimi i Miratimit të Afetise se Gjuhes Angleze (Seksioni 1, 2, 4 dhe 7)			
☐ Ndryshimi i detajeve personale (Seksioni 1, 2 dhe 7)			
Seksioni 2) TE DHENA PERSONALE			
KTA Numri i Licenses		☐ Mashk ☐ Femer	Titulli: _____
Mbiemri:	_____	Emri:	_____
Ditëlindja (dd/mm/yyyy):	_____	Shtetësia:	_____
Vendlindja:	_____	Shteti i Lindjes:	_____
Adresa e Punës:	_____		

	Shteti: _____	Qyteti: _____	Kodi postar: _____
Numrat e Telefonit:	Shtëpi: _____	Zyre: _____	
SEKSIONI 3) MIRATIMI I NJESISE SE LICENSIMIT TE APLIKUAR			
Njesia /Sektori	Kategoria	Pershkrimi i Njesise se Miratuar	
	☐ ADV Kontroll Vizual I Aerodromit		
	☐ ADI Kontroll me Instrument I Aerodromit	☐ TWR	Kontroll I Kullës
		☐ AIR	Kontroll I Ajrit
		☐ RAD	Radar
		☐ GMC	Kontroll I Levizjeve ne Toke
		☐ GMS	Survejim I Levizjeve ne Toke
	☐ APP Kontroll Procedural I Afrit		
	☐ APS Kontroll I Afrit me Survejim	☐ RAD	Radar
		☐ SRA	Survejim I Afrit me Radar
		☐ PAR	Radar I Afrit me Precizion

SEKSIONI 3) MIRATIMI I NJESISE SE LICENSIMIT TE APLIKUAR

☐ TCL	Kontroll I Zonas Fundore
☐ ADS	Survejim Automatik I Varur
☐ ACP Kontroll Procedural I Hapsires	
☐ ACS Kontroll I Hapsires me Survejim	☐ RAD Radar
☐ TCL	Kontroll I Zonas Fundore
☐ ADS	Survejim automatic I Varur
☐ OJTI Instruktor Trajnimi ne Vendin e Punes	
☐ EXM Ekzaminues	

PER KATEGORINE E APLIKUAR, SIGURONI DETAJE TE KURSIT TE APROVUAR TE KRYER

Kategoria: _____	Data e perfundimit te kursit (dd/mm/yyyy): _____	Numri I Kursit: _____
Emri I Organizates se Trajnimit: _____		
Kategoria: _____	Data e perfundimit te kursit (dd/mm/yyyy): _____	Numri I Kursit: _____
Emri I Organizates se Trajnimit: _____		
Kategoria: _____	Data e perfundimit te kursit: (dd/mm/yyyy): _____	Numri I kursit: _____
Emri I Organizates se Trajnimit: _____		

Ju lutem, bashkengjisni certifikatat relevante persa I perket rezultatit te provimit per kategorite e permendura me lart.

SEKSIONI 4) MIRATIMI I AFTESISE SE GJUHES ANGLEZE

Ky seksion duhet te plotesohet per kursin fillestar per rinovimin e miratimit te Aftesise se Gjuhes angleze. Klikoni tek e duhura.

FILLESTAR Miratim I Certifikates se Aftesise se Gjuhes Angleze ☐

RINOVIMI Miratimit te Certifikates se Gjuhes Angleze ☐

Miratimi I Aftesise se gjuhes angleze te Aplikantit eshte vleresuar ne baze te procedurave te njesise.

Aplikanti eshte vleresuar ne kuader te shkalles se vleresimit te aftesise se gjuhes angleze dhe eshte vleresuar se ka aftesi per nivelin perkat
(klikoni tek e duhuraj):

- ☐ Niveli 6 (Nivel eksperti)
- ☐ Niveli 5 (Nivel njohurish te zgjeruara)
- ☐ Niveli 4 (Nivel Operacional)

Vleresimi eshte kryer ne (dd/mm/yyyy): _____

Vleresimi I kryer nga nje organizate/institucion:

Emri I Organizates /institucioni: _____

Adresa: _____

Shteti: _____

Ju lutem bashkengjisni certifikatat relevante persa I perket Vleresimit te Aftesise se Gjuhes Angleze te Aplikantit.

SEKSIONI 5) LICENSA AKTUALE

Miratimi I njesise/Njesia/Miratimi I njesise/Miratimi I Licenses aktuale që mban (p.sh. ADI/TWR/RAD/GMS)	Expiry date:		
		☐ Rinovim	☐ Anullim
		☐ Rinovim	☐ Anullim
		☐ Rinovim	☐ Anullim
		☐ Rinovim	☐ Anullim
		☐ Rinovim	☐ Anullim

SEKSIONI 6) TRAJNIMI I NJESISE / VLERESIMI OSE EGZAMINIMI I KOPETENCES

Aplikuesi ka përfunduar me sukses trajnimin e aprovuar sipas planit dhe është vlerësuar ose ekzaminuar kompetent për të garantuar shërbimet e Trafikut Ajror të indicuara në Seksionin 3 dhe 5.

Data: _____ Ekzaminuesi: _____ Firma e Autorizuar: _____

Shënim: Ky seksion duhet të plotësohet vetëm për aplikantët të cilët aplikojnë për një licencë të re për KTA ose Miratim njesie ose Rinovim të Njesisë.

SEKSIONI 7) DEKLARIM

DEKLARIM NGA APLIKUESI

Deklaroj vërtetësinë e deklaratës së bërë në përgjigjesinë time se informacioni i dhënë është korrekt

Firma: _____ Data (dd/mm/yyyy): _____

Deklarata nga Njesia e KTA: _____

Une / Nënshkruari vërtetoj se: *(klikoni këtu për më shumë informata)*

Detajet e qendrës së kontrollit të trafikut ajror janë të sakta dhe kompetenca e aplikuesit është vlerësuar në përputhje me:

☐ Urdhërin e Ministrit të Transporteve Nr. 117 datë 23.10.2012 "Për Miratimin e Rregullores mbi Rregullat e Detajuara për Liçencat dhe Çertifikatat e Kontrollorëve të Trafikut Ajror.

☐ Aplikuesi mban një certificate të vlefshme mjekësore

☐ Aplikuesi ka ushtruar privilegjet e licenses aktuale për një minimum prej 40 orësh operationale në 90 dite

☐ Aplikuesi është i rekomanduar për Miratim License të Njesisë.

☐ Aplikuesi është i punësuar dhe angazhuar në njesi.

Mbiemri: _____ Emri: _____ Pozicioni: _____

Data (dd/mm/yyyy): _____ Firma: _____

Emri i OSHLA: _____ Indikator lokal I ICAO: _____

Adresa: _____

Qyteti: _____ Shteti: _____ Kodi Postar: _____

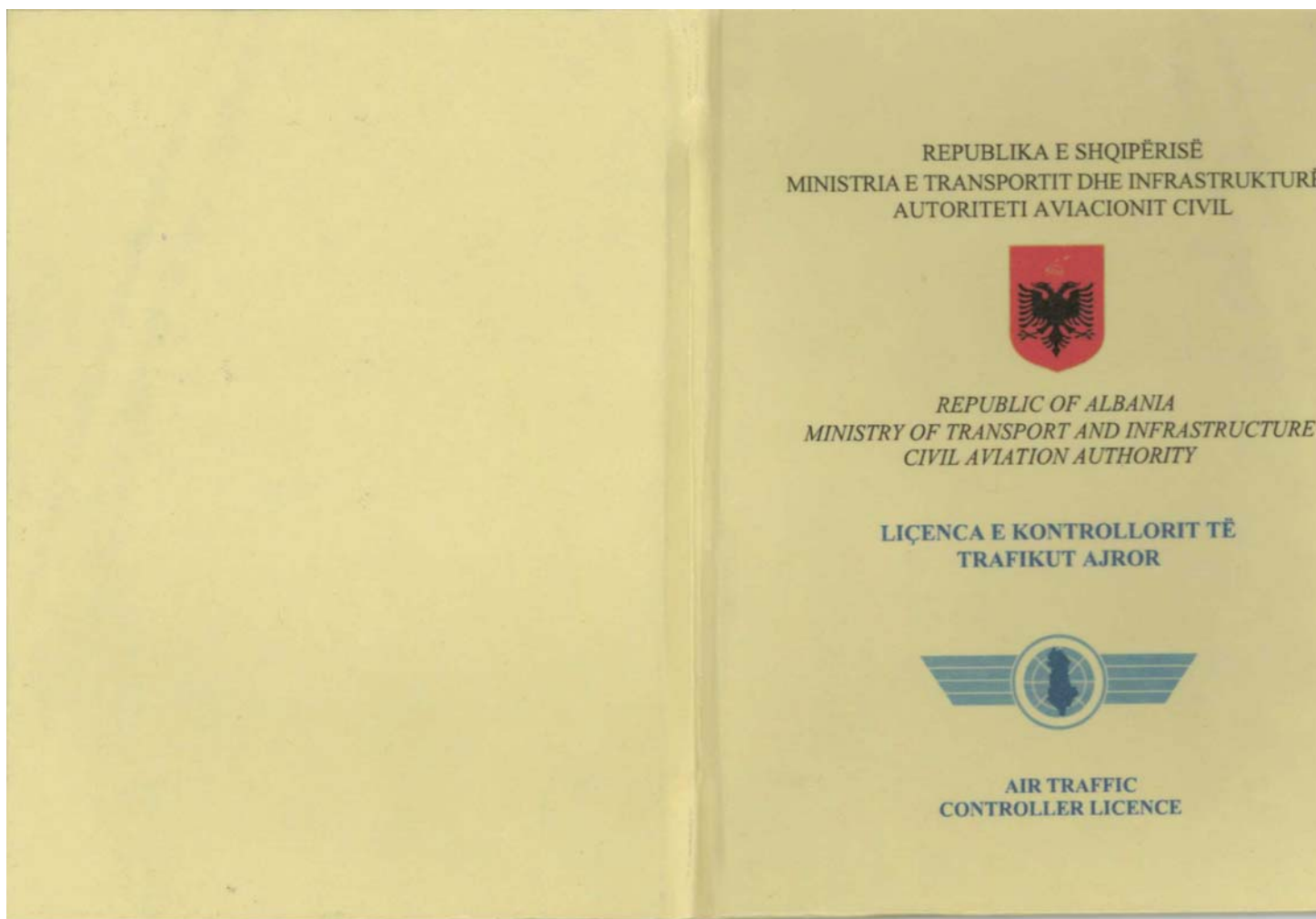
Ju lutem bashkëngjisni evidence relevante në support të deklaratës së bërë më sipër.

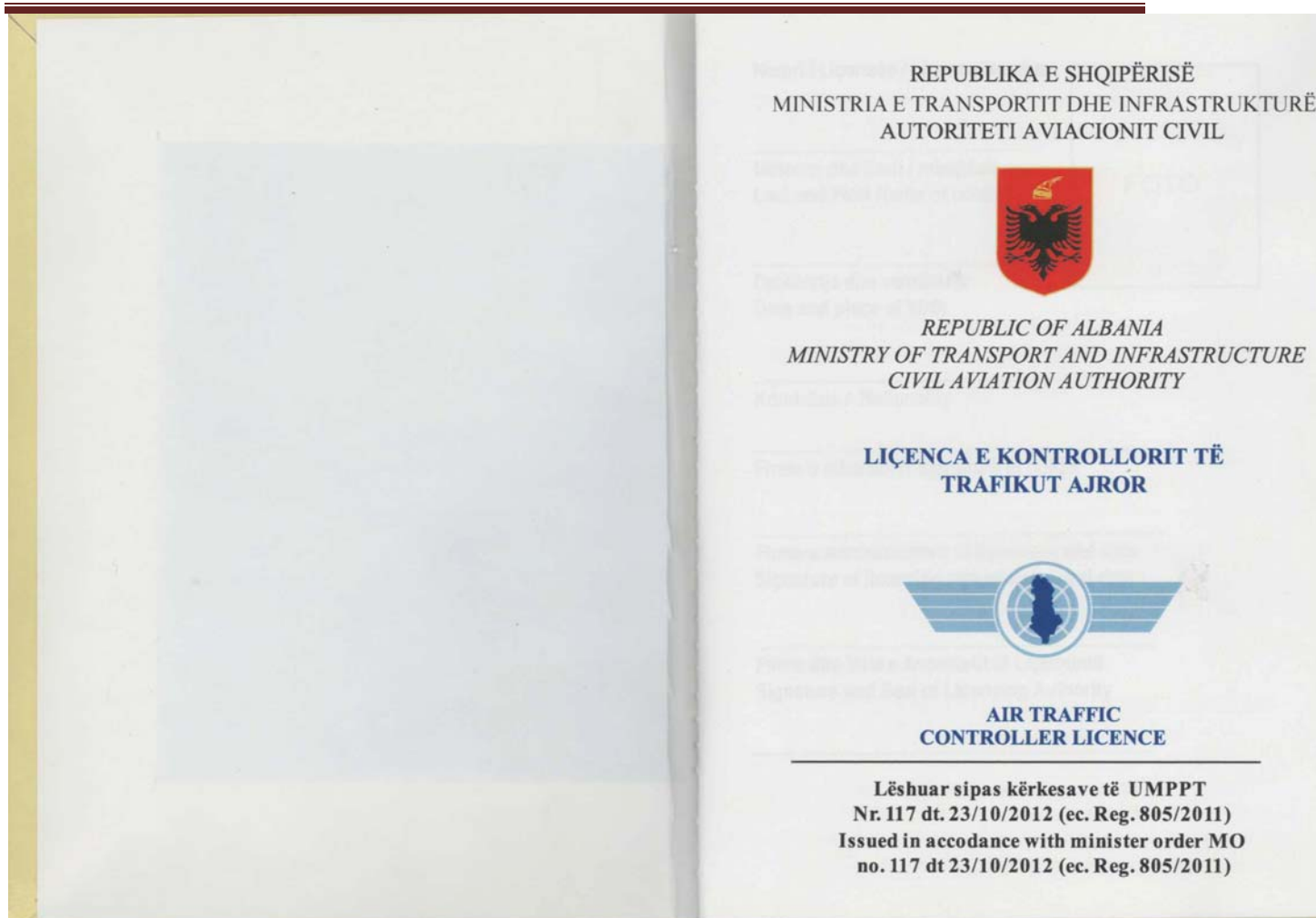
UDHEZIME PËR DOREZIMIN

Kur të plotësoni formën nisni : Autoriteti i Aviacionit Civil i Shqipërisë Telephone: +355 4 2251220
dokumenta shoqëruar : Rr" Sulejman Delvina"(Pranë Parkut të Delegacioneve)
P.o.Box 205 Tirana, Shqipëri

ANEKSI C: FORMATI I LIÇENSËS SË KONTROLLORIT TË TRAFIKUT AJROR

SHEMBULL I LIÇENSËS SË KONTROLLORIT TË TRAFIKUT AJROR





	Numri i Liçensës / Licence Number _____	FOTO
	Mbiemri dhe Emri i mbajtësit Last and First Name of holder _____	
	Datëlindja dhe vendlindja Date and place of birth _____	
	Kombësia / Nationality _____	
	Firma e mbajtësit / Signature of holder _____	
	Firma e administratorit të liçensimit dhe data Signature of licensing administrator and date _____	
	Firma dhe Vula e Autoritetit të Liçensimit Signature and Seal of Licensing Authority _____	

KATEGORITË

Mbajtësi është caktuar të ushtrojë funksionet e kategorive të mëposhtme tek njësitë e shërbimit të trafikut ajror për të cilat mban miratimet aktuale të detajuara si më poshtë.

RATINGS

The holder is entitled to exercise the functions of the following rating(s) at the air traffic service Unit(s) for which current endorsement(s) is/are held as detailed below

Kategoria/Rating	Data e Lëshimit/Date of Issue
ADV	
ADI	
APP	
APS	
ACP	
ACS	

MIRATIM LIÇENSE / LICENCE ENDORSEMENT

OJTI

KODET/CODES

Shkurtime të Kategorive/Rating Abbreviaton

Kontroll Vizual i Aerodromit	ADV
Kontroll me Instrument i Aerodromit	ADI
Kontroll Procedural i Afrimit	APP
Kontroll i Afrimit me Survejim	APS
Kontroll Procedural i Hapësirës	ACP
Kontroll i Hapësirës me Survejim	ACS

Shkurtime të Kategorive/Rating Abbreviaton

Rating Endorsement Abbreviations

Kontroll Ajror	AIR
Survejim Automatik i Varur	ADS
Kontroll i Levizjeve në Tokë	GMC
Survejim i Levizjeve në Tokë	GMS
Radar i Afrimit me Precizion	PAR
Radar	RAD
Survejim i Afrimit me Radar	SRA
Kontroll i Zonës Fundore	TCL
Kontroll i Kullës	TWR

Shkurtime të Miratimit të Liçensës / Licence Endorsement Abbreviation

Instruktore Trajnimi në Vendin e Punës	OJTI
Niveli i Gjuhës Angleze	ELV

**KATEGORITË / MIRATIMET
RATINGS / ENDORSEMENTS**

Njësia Unit	Sektori Sector	Kategoria/Miratimi Rating/Endorsement(s)	E vlefshme deri Valid until	Vula/Firma Seal/Signature

6

**KATEGORITË / MIRATIMET
RATINGS / ENDORSEMENTS**

Njësia Unit	Sektori Sector	Kategoria/Miratimi Rating/Endorsement(s)	E vlefshme deri Valid until	Vula/Firma Seal/Signature

7



VLEFSHMËRIA MJEKËSORE MEDICAL VALIDATION

[illegible]

VLEFSHMËRIA MJEKËSORE
MEDICAL VALIDATION

VLEFSHMËRIA EXPIRY DATE	VULA / FIRMA SEAL / SIGNATURE

12

KODET/CODES

Miratimet Shtesë/Additional Endorsement

Supervizor / Supervisor	SUP
Ekzaminues / Examiner	EXM
Vlerësues / Assessor	ASS

Kategoria/Rating **Data e Leshimit/Date of Issue**

SUP	
EXM	
ASS	

MIRATIM GJUHE
LANGUAGE ENDORSEMENT

NIVELI I GJUHËS ANGLEZE ENGLISH LEVEL	DATA E PROVIMIT EXAM DATE	VULA / FIRMA SEAL / SIGNATURE

13

SHËNIME

Kontrollori i Trafikut Ajror është i detyruar t'i nënshtrohet ekzaminimeve mjekësore sipas kërkesave të parashtruara në UMPPT Nr.117 dt.23.10.2012 (ec.Reg.805/2011), përpara mbarimit të afatit të mëparshëm me qëllim që liçenca e tij të ketë vlefshmërinë përkatëse.

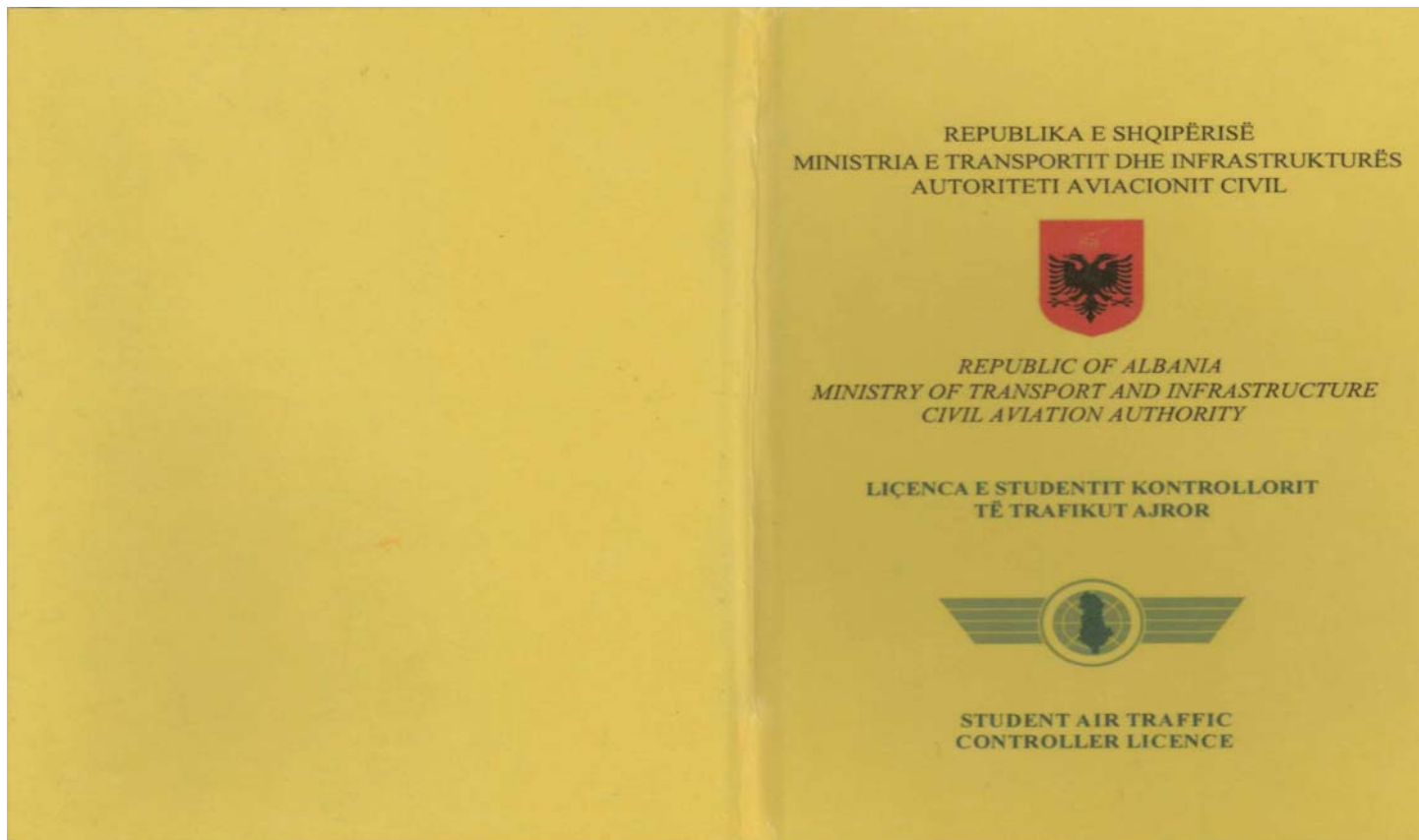
Kontrollori i Trafikut Ajror duhet t'i nënshtrohet testimit për ruajtjen e Nivelit 4 të gjuhës sipas UMPPT Nr. 117 dt.23.10.2012 (ec.Reg.805/2011).

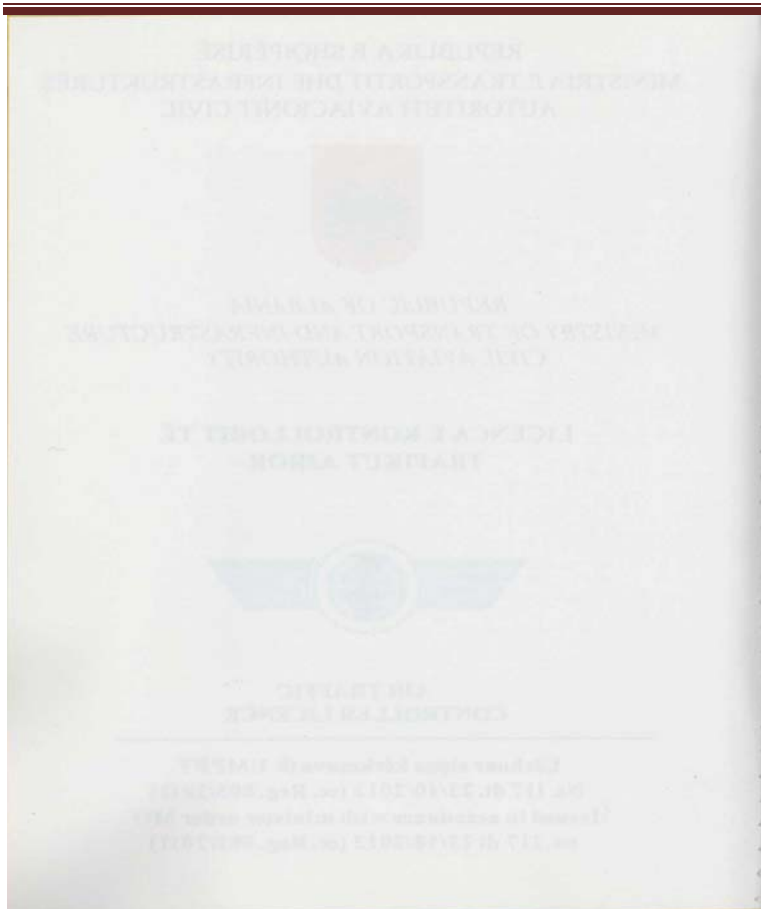
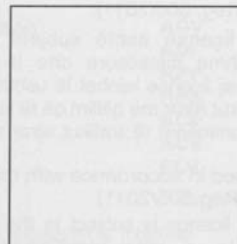
NOTES

It is mandatory for Air Traffic Controller to be subject to medical examination according to stated requirements in accordance with minister order MO no. 117 dt.23/10/2012 (ec. Reg. 805/2011).

In order for Air Traffic Controller to maintain English Level 4, they must successfully pass the appropriate exam, in accordance with minister order MO no. 117 dt 23/10/2012 (ec. Reg. 805/2011).

ANEKSI D: FORMATI I LIÇENSËS SË STUDENT KONTROLLORIT TË TRAFIKUT AJROR
SHEMBULL I NJË LIÇENSE STUDENTI



	Numri i Liçensës / Licence Number	
	Mbiemri dhe Emri i mbajtësit Last and First Name of holder	
	Datëlindja dhe vendlindja Date and place of birth	
	Kombësia / Nationality	
	Firma e mbajtësit / Signature of holder	
Firma e administratorit të liçensimit dhe data Signature of licensing administrator and date		
Firma dhe vula e Autoritetit të Liçensimit Signature and Seal of Licensing Authority		

2

Manuali i Liçensimit të Personelit - Kontrollorë të Trafikut Ajror dhe Certifikimi i Organizatave të Trajnimit

Lëshuar sipas kërkesave të UMPPT Nr. 117 dt 23.10.2012 (ec. Reg. 805/2011).

Kjo liçensë është subjekt i përfshirjes së një çertifikate të vlefshme mjekësore dhe të çdo kushti tjetër specifik. Mbajtësi i kësaj liçense lejohet të ushtrojë funksionet e Student Kontrollorit të Trafikut Ajror me qëllim që të kualifikohet për t'u pajisur me një liçensë të kontrollorit të trafikut ajror në kategoritë e datuara si më poshtë:

Issued in accordance with minister order MO no. 117 23.10.2012 (ec.Reg.805/2011)

This licence is subject to the inclusion of a valid medical certificate and to any other specified conditions. The holder of this licence is entitled to exercise the functions of a Student Air Traffic Controller for the purpose of becoming qualified for the grant of an Air Traffic Controller licence in the following rating(s) as dated:

Kategoria / Rating

Data e Përfundimit të Trajnimit Fillestar/ Initial Training Completion Date

ADV _____
ADI _____
APP _____
APS _____
ACP _____
ACS _____

Miratim Gjuhe / Language Endorsement _____

3

Kodet / Codes

Shkurtime të Kategorive / Rating Abbreviation

Kontroll Vizual i Aerodromit
Kontroll me instrument i Aerodromit
Kontroll Procedural i Afrimit
Kontroll i Afrimit me Survejim
Kontroll Procedural i Hapsirës
Kontroll i Hapsirës me Survejim
Niveli i Gjuhës Angleze

ADV
ADI
APP
APS
ACP
ACS
ELV

VLEFSHMËRIA

Kjo liçensë është e vlefshme vetëm me qëllimin e autorizimit të mbajtësit për të ofruar një shërbim të Kontrollit të Trafikut Ajror nën mbikqyrjen e një instruktori për Trajnimin në Vendin e Punës i cili është i pranishëm përgjatë kohës së trajnimit dhe mban një liçensë të vlefshme kontrollori trafiku ajror e cila përfshin një kategori që specifikon tipin e shërbimit të kontrollorit të trafikut ajror dhe që është e vlefshme për Njësinë e Shërbimit Trafikut Ajror në fjalë.

VALIDITY

This licence is valid only for the purpose of authorising the holder to provide an Air Traffic Control service under the supervision of an On-the-Job-Training Instructor who is present at the time and is the holder of a valid Air Traffic Controller and which is valid at the Air Traffic Service Unit in question.

This licence is valid up to :

Kjo liçensë është e vlefshme deri në datë:

Medical expiry date:

Data e mbarimit të vlefshmërisë mjekësore:

4

SHENIME

Studenti i Kontrollorit të Trafikut Ajror është i detyruar t'i nënshtrohet ekzaminimeve mjekësore sipas kërkesave të parashtruara në UMPPT Nr. 117 dt.23.10.2012 (ec.Reg.805/2011) përpara mbarimit të afatit të mëparshëm me qëllim që liçenca e tij të ketë vlefshmërinë përkatëse.

NOTES

It is mandatory for Student Air Traffic Controller to be subject to medical examination according to MO no. 117 23.10.2012 (ec.Reg.805/2011) before expiry date, in order to have current validation for his license.

Aneksi E: Apelimi kunder ekzaminimit mjekesor,

- a) Sipas nenit 20 te Urdherit te Ministrit Nr.35 date 23.03.2012 apelimi kunder AAC per ekzaminimet mjekesore duhet te kryhet brenda 30 diteve nga marrja e njoftimit qe lidhet me ekzaminimet mjekesore.
- b) Bordi i autorizuar i eksperteve duhet ta vizitojne apeluesin brenda 30 diteve pas marrjes se apelit. Dita e vizites duhet ti njoftohet apeluesit jo me pak se 10 dite perpara.
- c) Aplikanti ne rastin e vizites apeluese mund te paraqese edhe dokumenta mjekesore shtese si edhe ndonje mjek sipas preferences se tij, i cili duhet te paguhet nga aplikanti. Kur bordi nuk bie dakort me argumentin e aplikantit dhe doktorit te tij, Kalohet ne vizita.
- d) Vizitat do te kryhen nga nje ose disa anetare te bordit te eksperteve por te gjitha vizitat duhen te firmosen nga te gjitha anetaret. Raporti duhet te tregojte te gjitha karakteristikat e aplikantit, graden dhe kapacitetin e cdo eksperti te bordit, vleresimi i djagnozes dhe elementet e saj, konkluzioni rreth gjendjes shendetesore, cdo vleresim i doktorit te aplikantit qe lidhet me ceshtjen ne fjale dhe cdo mospajtim qe lind gjate minutave te vizites.
- e) Ne rast mungese ne vizite per arsye te justifikuara, nje vizite e re mund te kryhet 30 dite nga data e vizites se pare. Ne kete rast bordi duhet ta therrase aplikantin per vizite brenda 30 diteve nga vizita e pare. Ne rast se arsyet jane te pajustificuara bordi ploteson dokumentin pa ekzaminime brenda 15 ditesh. Pra ngelet ne fuqi vendimi i meparshem.
- f) Perpara se te jape opinionin e tij, bordi mjekesor i eksperteve mund te kerkoje kontrole mjekesore ose analiza shtese qe te kryhen ne klinika publike, nese shihet e arsyeshme.
- g) Pas procedures, bordi mjekesor i eksperteve duhet ti deklaroje pranimin ose refuzimin aplikantit.
- h) Pas marrjes se vendimit perfundimtar, bordi i eksperteve mjekesore duhet ta njoftoje aplikantin dhe AAC-ne brenda 7 ditesh me nje dokument zyrtar.
- i) Mjeket qe kane marre pjese ne vleresimin fillestar nuk duhet te marrin pjese ne procesin e apelimit.

Hapesire e lene qellimisht bosh

B. KËRKESAT PËR ORGANIZATAT E TRAJNIMIT

1. Çertifikimi i organizatave të trajnimit

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

2. Sistemi i administrimit të organizatave të trajnimit

Organizatat e trajnimit duhet:

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

3. Kërkesat për kurse trajnimi, plane fillestare dhe njësie trajnimi dhe skema kompetence njesie

1. Organizatat e trajnimit duhet të paraqesin pranë Autoritetit të Aviacionit Civil metodologjinë që ata do të përdorin për të vendosur detajet e përmbajtjes, organizimin dhe kohëzgjatjen e kurseve të trajnimit dhe atje ku zbatohet plani i trajnimit të njesisë dhe akemat e kompetencës së njesisë.

2. Kjo do të përfshijë mënyrën se si organizohen provimet dhe vlerësimet. Për provimet që lidhen me trajnimin fillestar duke përfshirë trajnimin në simulator, kualifikimet e ekzaminuesve dhe vlerësuesve duhet të tregohen me detaje.

B1. Identifikimi

Qëllimi i këtij seksioni është për të siguruar Procedurat për AKM dhe OSHNA. Ky seksion është hyrja në procedurën dhe ndihmon lexuesin për të kuptuar përdorimin e tij.

B2. Qëllimi

AKM duhet të garantojë OSHNA me kurse trajnimi për personelin e Menaxhimit të Trafikut Ajror. Kjo procedurë përkufizon procesin që duhet ndjekur nga personeli i AKM kur aprovon dhe certifikon Ofruesit e Trajnimeve për Menaxhuesit e Trafikut Ajror. Procesi është shumë i ngjashëm me procesin e përdorur për certifikimin e Ofruesve të Shërbimit të Navigimit Ajror.

Qëllimi i kësaj procedure është të sigurojë se legjislacioni në fuqi do të zbatohet në fushën e trajnimeve të Kontrollorëve të Trafikut Ajror, Personelit Inxhinjers Teknik dhe personelit operacional në detyra të tjera të lidhura me sigurinë në fushën e Menaxhimit të Trafikut Ajror.

Kjo procedurë duhet të aplikohet në çdo certifikim të Organizatave të Trajnimeve të Ofruesve të Shërbimit Ajror nga AKM.

Procedura zbatohet për Certifikimin fillestar si dhe për rinovim të mëvonshëm dhe ndryshime në lidhje me të gjitha certifikatat e trajnimeve të nevojshme për mirëmbajtjen, lëshimin dhe rinovimin e licencave për SHTA .

Akronime:

AMF	Funksioni i Menaxhimit të Aplikimeve
CT	Ekipi i certifikimit
CTI	Shef i trajnimeve
CTL	Udheheqesi i Certifikimit
CTM	Pjestar i ekipit të certifikimit
AKM	Autoriteti kombëtar i Mbikqyrjes
TO	Organizatave të Trajnimit
UTP	Plan i Trajnimit të Njesise

B3. Proces i përgjithshëm

Procesi i përgjithshëm i certifikimit është i ilustruar në Aneksin G.

Procesi i përgjithshëm konsiston në hapat e mëposhtëm:

Aplikimi: Sipas këtij hapi Ofruesi i Shërbimit do të nisi Aplikimin Formal për Certifikimin të AKM-ja. Aplikimi duhet të përfshijë përvec formës së aplikimit edhe informacion të rëndësishëm për AKM-në për të iniciuar vlerësimin.(përpunshmëria e checklistave të plotësuar nga Ofruesi i shërbimit)

1. **Vlerësimi i AKM-së:** Kur AKM merr Aplikimin për Certifikimin do të fillojë vlerësimin e përpunshmërisë. Procesi i vlerësimit do të ndahet në faza të përcaktuara ashtu sik do të përshkruhet më vonë. Duke u bazuar në rezultatin e vlerësimit AKM do të përcaktojë nëse Aplikuesi është në përputhje me kërkesat e AKM-së.
2. **Dhënia e Certifikatës:** Nëse Ofruesi i shërbimit është në përputhje me kërkesat e zbatueshme AKM lëshon Certifikatën. Certifikata përmban informacion mbi shërbimet që mbulon certifikimi si dhe kushtet e certifikimit. Nëse aplikimi është për një shtesë të certifikatës egzistuese dhe Ofruesi i Shërbimit është në përputhje me qëllimin atëherë lëshohet një certifikatë e re.
3. **Veprimet Korrigjuese:**Nëse Ofruesi i Shërbimit nuk është në përputhje me kërkesat e detyrueshme, AKM do të specifikojë se ku egzistojnë papërpunshmëritë dhe Ofruesi i shërbimit do të ketë mundësinë të implementojë plane korrigjuese për të zëvendësuar pa përpunshmëritë. Kur Ofruesi i Shërbimit ka implementuar planet korrigjuese do të njoftojë AKM-në dhe AKM do të vlerësojë nëse përpunshmëria është krijuar.
4. **Tërheqja e Certifikatës:** Nëse për ndonjë arsye një organizatë ekzistuese e certifikuar trajnimi nuk është më në përputhje me kërkesat e zbatueshme certifikata duhet të tërhiqet derisa organizata të provojë përpunshmërinë e kërkesave
5. **Aprovimi :** Nëse AKM konkludon se pa përpunshmëritë me kërkesat vazhdojnë të egzistojnë dhe kur është e dukshme se Ofruesi i Shërbimit nuk dëshiron të vazhdojë procesin e certifikimit , AKM mund të përfundojë procesin e aplikimit.

Secilët nga hapat e mësipërm janë të detajuara më tej në materialin në vazhdimësi.

Një Ofrues Shërbimi i cili do të aplikojë për një Certifikatë Fillestare ose zgjerim të Certifikatës duhet të njoftojë Autoritetin Kombëtar Mbikqyrës duke dërguar një “Aplikim për Certifikim” Për këtë qëllim Ofruesi i shërbimit duhet të përdori formën e përfshirë në Aneksin 1, dhe duhet ta nisë këtë të AKM në adresën e përcaktuar në Rregullore.

Kur aplikimi është marrë AKM do të ndermarri veprimet e mëposhtëme:

1. Pranimi i njoftimit : AKM pranon njoftimin. Pranimi do të përfshijë informacionin mbi Certifikimin , Kryetarin Ekipit si dhe informacion të përgjithshëm mbi procesin e aplikimit.

2. Krijimi i Planit të Certifikimit: AKM do të krijojë një plan për vlerësimin . Planin do të bazohet në standartin e vlerësimit të përshkruar më poshtë si një linjë e nevojshme për situatën specifike (shiko seksionin 4.1)

3. Emërimi i Njesisë së Certifikimit . Në varësi të trajnimit që duhet certifikuar , AKM do të emërojë një njësi ekspertësh , të cilët nën mbikqyrjen e kryetarit të Njesisë do të kryejnë vlerësimin. Njësia do të konsistojë në një staf të përbërë nga AKM si dhe ekspertë jashtë AKM të cilët AKM do të kontraktojë për vlerësimin (shiko seksionin 4.2).

B4. Aplikimi

Në varësi të trajnimit që duhet kryer sipas listës në Aneksin B , ofruesi i trajnimit duhet ta shoqërojë aplikimin për Certifikimin fillestar me informacione si më poshtë:

Të gjithë ofruesit e trajnimit:

Aplikim për leje për të kandiduar për një institut trajnimësh në aviacion duhet të shoqërohet nga një Manual Trajnimesh që përshkruan institutin.

a. Emri dhe adresa si dhe informacion në lidhje me financuesin e institutit . Nëse kjo është një kompani private , kërkohet një kopje e shkruar e NIPT-it bashkelidhur. Nëse instituti kandidon si një formë tjetër korporate dokumentat për këtë duhet të jenë të bashkelidhura

- b. vend ndodhja fizike dhe organizimi
- c. ekspozimi i organizatës shiko Annexin A,
- d. administrimi
- e. objektivi\standartet
- f. plan i i standartizimit

g. sistemi i garantimit të cilësisë

1. Për Trajnimin Fillestar:

Si pjesë e Manualit të Trajnimit ose si një shtojcë për këto plane trajnimi duhet paraqitur një përshkrim se si trajnimi për secilin miratim duhet zbatuar nga instituti që mendohet për ta realizuar.

- a. Të ketë punësuar një Shef Trajnimesh (CTI) të miratuar nga Administrata e Aviacionit Civil
- b. Të ketë punësuar stafin e nevojshëm, përgjegjës për trajnimin për të cilin është aplikuar.
- c. Disponimi i ambienteve të përshtatshme dhe paisjeve për trajnimin e aplikuar
- d. Disponimi i lehtësirave funksionale për trajnimin e aplikuar
- e. Disponimi i një librerie që përmban librat të cilët mbulojnë trajnimin për të cilin po aplikohet.
- f. Planet e Trajnimit (te mbulojnë (CCC)kerkesat thelbësore të perbashketa) i cili duhet të miratohet nga Administrata e AAC.
- g. Aftësia për ta drejtuar biznesin sic duhet (bilancet financiare)

Për trajnimet e njesise:

Si pjesë e manualit të trajnimit apo shtojcë e tij , planet e trajnimit për njësinë (UTP) duhet të dorëzohen për secilën kategori dhe miratimet e kategorive për të cilat aplikohet dhe kanë qëllim të realizohen:

- Të ketë punësuar një Shef Trajnimesh (CTI) të aprovuar nga administrata e AAC-së
- h. Të ketë punësuar stafin e nevojshëm i cili do të jetë përgjegjës për trajnimin e aplikuar.
- i. Disponimi i ambienteve të përshtatshme dhe paisjeve për trajnimin e aplikuar
- j. Disponimi i lehtësirave funksionale për trajnimin e aplikuar
- k. Disponimi i dokumentave të nevojshme të shërbimit
- l. Planet e Trajnimit për Njesi (UTP) (shiko Annex H për përmbajtjen) miratohet nga administrata e AAC.
- m. Aftësia për ta drejtuar biznesin sic duhet (bilancet financiare)

2. Për trajnimet e vazhdueshme:
 - a. Plan për trajnime të rregullta të vazhdueshme dhe rifreskuese (shiko Annexin I për përmbajtjen).
 - b. Skema e kopetencës së njësive

Kur AKM ka marrë aplikimin për Certifikimin fillestar do të fillojë vlerësimin e aplikimit siç përshkruhet në seksioni 2.4.

B5. Vlerësimi i AKM

Pranimi i Aplikimit për Certifikimin Fillestar ose Ndryshimet do të shkaktojë procesin e vlerëimit të AKM , i cili në përgjithësi konsiston në hapat kryesorë të mëposhtëm (shiko aneksin G)

1. Pranimi i Aplikimit (2.4.1): The AMF(Funksioni i Menaxhimit të Aplikimeve) do të njohë me shkrim marrjen e aplikimit (shih Shtojcën D)
2. Vlerësim i mundësive (2.4.2): AMF do të kryej një vlerësim nëse Aplikuesi ka të drejtë për një certifikim,dhe nëse aplikimi është korrekt dhe i plotë.
3. Informacioni për procedurën e mëtejshme (2.4.3): AKM do të finalizojë planifikimin e procesit të certifikimit.Plani i Certifikimit do të dërgohet te Aplikanti. Plan i Certifikimido të ketëpërmbajtjegjithcka, siç përcaktohet në AneksinC.
4. Vlerësimi i Përputhshmërisë (2.4.4): AKM do të rishikojë dokumentacionin e marrë dhe siç kërkohet kryejë auditime për Aplikuesit për të verifikuar pajtueshmërinë dhe për të përcaktuar nëse Aplikanti është në përputhje me kërkesat përkatëse.
5. Vlerësimi i Cështjeve të Raportimit (2.4.5): Vlerësimi i AKM formalisht dotë dokumentohet në një ose më shumë raporte vlerësimi.
6. Përfundimi i përputhshmërisë dhe rruga e mëtejshme (2.4.6): AKM e bazuar në vlerësimin e kryer do të konkludojë nëse Aplikanti është ose jo në përputhje me kërkesat përkatëse. AKM do të informojë me shkrim Aplikantin e kërkesës për rezultatin

Hapat e mësipërm të procesit janë të përshkruara me detaje të mëtejshme në seksionet e mëposhtëme nga 2.4.1 deri në 2.4.6.

B6. Marrja e Njoftimit

Jo më shumë se 10 ditë pune pas marrjes së Aplikimit për Certifikim Fillestar, Menaxhuesi i aplikimit (AMF) do të njoftojë marrjen e aplikimit. Njoftimi do të niset në pikën e kontaktit i identifikuar në Aplikim (pjesa 4) dhe do të ketë formën sic është përshkruar në Aneksin D.

B7. Vlerësimi i Përzgjedhshmërisë

Kur Aplikimi është marrë, AMF do të kryejë një kontroll fillestar të aplikimit për të përcaktuar përzgjedhshmërinë. Kontrolli duhet të mbulojë dy aspekte të ndryshme:

1. Të jetë aplikant i përzgjedhur për certifikim në Shqipëri **sipas Udhezimit të Ministrit Nr.117 Date 23.10.2012,**.
2. Të jetë aplikimi i plotë dhe korrekt me informacionet e ndryshme të dhëna.

Kur informacioni i dhënë është jo i saktë dhe i pa plotë, AMF duhet të njoftojë aplikantin me shkrim sa më shpejtë që të jetë e mundur duke detajuar mangësitë dhe gabimet. Për çështjet teknike në aplikim, duhet të konsultohen ekspertët e duhur të AKM ose ekspertët të cilët punojnë për AKM.

1. Kur përzgjedhshmëria është vlerësuar, AMF duhet të njoftojë aplikantin (një kopje edhe seksioneve përkatëse të AKM dhe ku është e aplikueshme / identifikueshme njësia e certifikimit të përfshihet në investigimet teknike) për sa më poshtë:
2. Nëse aplikimi është pranuar për të proceduar më tej. (është përzgjedhur)
3. Nëse aplikimi nuk është pranuar për shkak të informacionit të pa saktë ose të pa plotë.

4. Nëse aplikimi është refuzuar për shkak se aplikanti nuk është i përzgjedhur për tu certifikuar në Shqipëri.

Në rast të refuzimit të një aplikimi , AKM duhet ta njoftojë këtë vendim me shkrim te aplikuesi bashkë me arsyen të vendimit të marrë brenda 10 ditëve pune. Nëse mos pranimit është bazuar në informacionin e pa plotë dhe të pa saktë AKM duhet të vendosi një afat për Aplikantin për të siguruar një aplimin të rifreskuar duke hequr mangësitë. Nëse refuzimi është bazuar në faktin se Aplikanti nuk është përzgjedhur për certifikim AKM duhet që përveç arsyes së refuzimit të informojë Aplikantin për procedurat e apelimit të përfshira në Rregullore.

Nëse Aplikanti është pranuar për të proceduar më tej , njoftimi nga AKM duhet të përfshijë faturën e pagesës së certifikimit ne baze te VKM Nr.492,Date 30.06.2005. Pagesa e certifikimit duhet të paguhet ne AKM brenda 10 ditësh pune pasi është dërguar njoftimi.

Duhet të shënohet se procesi i certifikimit nuk vazhdon derisa pagesa nuk është bërë.

B8.Informacion për procedura të mëtejshme

Kur përzgjedhja është caktuar AMF duhet që e mbështetur edhe nga ekspertët e AKM ose që punojnë për të , të bëjë një vlerësim të dokumentacionit të marrë. AMF duhet të finalizojë Planin e Certifikimit dhe si të procedojë me aplikimin.

Kjo duhet të komunikohet te aplikanti brenda dy muajsh pas marrjes së aplikimit korrekt. Plani i Certifikimit duhet të jetë subjekt për kordinimin me aplikantin në mënyrë që të bihet dakort për datat etj..

Plani i Certifikimit duhet të përfshijë detajet e skuadrës së certifikimit sëbashku me verifikimin e pajtueshmërisë.

B9. Pranimi i Përputhshmërisë

Kur vendoset se Aplikanti është i përzgjedhur , AKM fillon vlerësimin e pajtueshmërisë e cila mbulon aktivitetet e mëposhtëme.

1. Rishikon dokumentacionin (2.4.4.1): Grupi i Certifikimit rishikon dokumentacionin dhe përcakton zonat, të cilat kanë nevojë për sqarim të mëtejshëm, hetim ose konfirmimin e pajtueshmërisë nëpërmjet aktiviteteve në vendin e punës ose kur dokumentacioni shtesë është i nevojshëm .

2. Mbikqyrja nepermjet Auditimeve Fillestare (2.4.4.2): Grupi i Certifikimit bazuar në rishikimin e dokumentacionit dhe investigimeve në vendin e puneës , përcaktojnë zonat ku duhet parë më me detaje në ambientet e Aplikuesit. Grupi i Certifikimit do të realizojë një ose më shumë audite në ambientet relevante.
3. Në varësi të fushave të Kërkesave të Përbashkëta ,është kritike në kuadër të sigurisë , lloji i evidencës që Organizata e Trajnimit ofron, besueshmëria e AKM nga eksperiencia e auditimit dhe rezultati i rishikimit të dokumentacionit. Për të vlerësuar përputhshmërinë mund të konsideroheshin mënyra të ndryshme:
 - a. Rishikimi i dokumnetacionit : Qasje minimale për të adresuar fushat ku shqyrtimet e dokumentacionit të sigurojnë prova të mjaftueshme të përputhjes së Kërkesave të Përbashkëta .
 - b. Rishikimi i dokumentacionit dhe Auditi në vënd (On Site Audit) .Qasja për të adresuar fushat ku një rishikim i dokumentacionit nuk ofron evidence të mjaftueshme për përputhjen me Kërkesat e Përbashkëta ose ku rishikimi i dokumentacionit tregon fushat e mundshme të dobësisë apo shqetësimit në lidhje me marrëveshjet e ofruesit të trajnimit për të përmbushur Kërkesat e Përbashkëta. Udhëzues i mundshëm për të vlerësuar përputhshmërinë e fushave të ndryshme është dhënë në Aneksin F. Sidoqoftë asgjë nuk ndalon një auditor për të investiguar aspekte që janë të lidhura me një kërkesë të përbashkët , i cili në përputhje me Aneksin F nuk është verifikuar nëpërmjet auditit.

Pa pajtueshmëritë mund të krijohen në lidhje me kërkesat e përbashkëta dhe kushtet specifike të aplikueshme për shërbimet për të cilat certifikimi është kërkuar. Kërkesat e Përbashkëta dhe/ose kushtet specifike duhet të bëhen të qarta gjithmonë kudo që pa pajtueshmëritë hasen.

Në përputhje me kushtet specifike për të cilat aplikanti ka dhënë informacion të detajuar (psh. Informacion që specifikon paisjet teknike që përdoret për ofrimin e shërbimeve , ose shërbime mbuluar nga ofruesit e certifikimit të CNS) vlerësimi do të fokusohet më së shumti në saktësinë dhe plotësinë e informacionit të dhënë.

B10. Rishikimi i dokumenatcionit të dhënë

Grupi i Certifikimit do të fillojë vlerësimin e aplikimit duke ndërmarrë një rishikim të dokumnetacionit që aplikanti do të përshkruajë, komunikojë dhe operojë marrëveshjet e tij për të siguruar trajnimin për të cilin ka aplikuar në përputhje me kërkesat e aplikueshme

Paraqitja e organizatës dhe cdo check list përputhshmërie nuk do të konsiderohet si prova e vetme dhe ekskluzive e pajtueshmërisë me kërkesat e përbashkëta të zbatueshme dhe kushtet

e specifice. Cdo ankesë e bërë nga ndonjë Aplikant në paraqitjen e tyre apo përputhshmëria e plotë e checklistës mund të bëhet subjekt i një investigimi të mëtijshëm me anë të auditimit në mënyrë që të konfirmojnë saktësinë e pretendimit dhe zbatimin e tij efektiv. Përsa i përket rishikimit të dokumentacionit:

1. Ekipi i certifikimit duhet të shikojë për evidencë që kërkesat e përbashkëta të aplikueshme dhe kushtet specifice janë kuptuar dhe se ka indikatorë të qartë për të cilat proceset dhe disiplinat janë zhvilluar për ti plotësuar kërkesat.
2. Në rastin e Ekipit të Certifikimit (CT) të cilët mund të jenë të paqartë në lidhje me një përshkrim të vecantë , referencë ose process etj , Ekipi i Certifikimit mund të kërkojë sqarime. Një kërkesë e tillë për sqarime duhet të jepet me shkrim te Aplikanti dhe përgjigjia do të konsiderohet një pjesë e integruar e dokumentacionit që mbështet aplikimin.
3. Në rastin kur Ekipi i Certifikimit identifikon një papajtueshmëri me një kërkesë të përbashkët ose kusht specifik , Lideri i Ekipit të Certifikimit (CTL) mundet që të kërkojë me shkrim Aplikantitëve përgjigjie për këto pa përputhshmëri. Kjo i jep Aplikantit mundësi të mëtijshme për të hequr pa përputhshmëritë përpara përfundimit të vlerësimit ose për të paraqitur argument për përputhshmërinë.
4. Rishikimi nuk duhet të kufizohet domosdoshmërisht te dokumentat e referuara nga aplikanti në paraqitjen e tij organizative ose checklistat e përputhshme. Ekipi i Certifikimit mundet që me shkrim të kërkojë dokumentacion shtesë për tu paraqitur nga Aplikanti , dhe dokumentacioni i paraqitur do të konsiderohet një pjesë integruese e dokumentacionit që mbështet aplikimin.
5. Rezultati i rishikimit duhet të dokumentohet, duke deklaruar nëse ekipi i certifikimit fillimisht konfirmon pajtueshmërinë me një kërkesë ose kusht.

Si pjesë e procesit të rishikimit, Ekipi i Certifikimit duhet që sic e ka vendosur Kryetari i Ekipit të Certifikimit të kryejë hetime fillestare të mbikqyrjes për të siguruar informacion objektiv në mënyrë që vendimi i AKM të jetë në njohje të aplikantit si i aftë për të dhënë trajnim specifik. Nëse është e kërkuar Kryetari i Ekipit të Certifikimit do të bëjë përgatitje të drejtpërdrejta me Aplikantin për vlerësimin e takimeve, dokumentacionin dhe investigime në vendin përkatës.

Ekipi i Certifikimit duhet të mbajë të dhëna të të gjitha dokumentave të prodhuara dhe të marra gjatë mbikqyrjes së investigimit fillestar , duke përfshirë minutat e takimit të cilat duhet të aprovohen nga Aplikanti. Të dhënat duhet të vendosen nën kontrollin e sistemit të menaxhimit të konfigurimit të AKM.

Nëse rishikimi i dokumentit tregon fusha të mundshme të dobësisë apo shqetësime përsa i përket trajnimeve, organizimeve të ofruesve për të plotësuar kërkesat e përbashkëta apo kushtet specifice , atëherë këto fusha duhet që në diskrecionin e AKM të jenë subjekt i investigimeve të mëtijshme si të auditeve on site në përputhje me Seksionin 2.4.4.2 më poshtë.

Për më tepër, edhe në fushat ku dokumentacioni nuk paraqet dobësi apo shqetësime, përsëri duhet të jetë subjekt i auditeve në vend duke u bazuar në parimin spotcheck për të konfirmuar përputhshmërinë.

Kryetari i Ekspertit të Certifikimit nuk duhet të procedojë me hapat e mëtejshëm në vlerësim nëse:

1. Dokumentacioni i rishikuar paraqet shqetësime serioze për nivelin e kuptimit nga ana e Aplikantit të kërkesave të përbashkëta të aplikueshme apo kushteve specifike ose proceseve për të përmbushur ato , ose nëse:
2. Mbikqyrja nepermjet investigimit fillestar tregon se procesi i aplikimit nuk mund të përfundojë për shkak të mangësisë së burimeve brenda strukturës së Aplikantit ose për shkak të mungesës së angazhimit për të përmbushur kërkesat e zbatueshme.

Cështja duhet ti referohet menaxhimit të AKM për të vendosur në veprimet e mëtejshme që duhen marrë. Nëse menaxhimi i AKM vendos të përfundojë procesin e aplikimit , ky vendim duhet ti njoftohet Aplikantit sëbashku me arsyetimin e duhur dhe do të jetë subjekt i një apelimi të mundshëm nga Aplikanti.

Rezultati i rishikimit të dokumentacionit dhe mbikqyrjes fillestare të investigimit mund të jetë:

1. Përputhshmëria e check-listave të plotësuar nga Ekipi i Certifikimit duke dhënë vlerësimin e përputhshmërisë fillestare dhe identifikimin e fushave , që do të jenë subjekt për auditim.
2. Përgjigjia nga Aplikanti për sqarimet e kërkuara.
3. Dokumentacion shtesë i dhënë nga Aplikanti sipas kërkesës së Ekipit të Certifikimit si pjesë e rishikimit të dokumentacionit.
4. Dokumentacioni shtesë i prodhuar ose i marrë gjatë mbikqyrjes së investigimit fillestar , duke përfshirë minutat e Takimit etj.
5. Vendimet e AKM që kanë si qëllim vazhdimin ose jo të vlerësimit.

Check-lista e vlerësimit do të rifreskohet si rezultat i aktiviteteve pasuese dhe duhet ti niset Aplikantit për informacion.

B11.Audite per Mbikqyrjen Fillestare

Pasi është kryer shqyrtimi i dokumentacionit, Ekipi i Certifikimit , duhet të verifikojë se përgatitjet e përshkruara në dokumentacion janë përdorur dhe janë implementuar në mënyrë eficiente në organizatë. Ky verifikim duhet të përfshijë një seri vizitash audituese në vend në pjesët e caktuara të organizatës. Të paktën një vizite auditimi on-site duhet të kryhet edhe në rastin e një organizate të vogël e cila aplikon për të ofruar shërbime.

Fushat e auditimit duhet të vendosen përmes:

1. Informacionit që përmban rishikimi i dokumentacionit që identifikon fushat e organizatës së trajnimit dhe proceseve specifike që duhen audituar në mënyrë që të testohet përputhshmëria e aplikantit me një grup të zgjedhur të kërkesave të përbashkëta dhe kushte specifike (spot checks)
2. Informacioni që përmbahet në rishikimin e dokumentacionit për të verifikuar se implementimi i përgatitjeve të aplikantit është në përputhje me qëllimet e identifikuar (spot checks).
3. Informacioni që përmbahet në rishikimin e dokumentacionit që verifikon fushat e mundëshme të dobësisë dhe shqetësimeve përse i përket përagtitjeve të ofruesve të shërbimit për të përmbushur kërkesat e përbashkëta apo kushtet specifike.
4. Fushat e tjera të interesit , dhe fusha të cilat nuk mund të vërtetojnë evidencë vetëm nëpërmjet dokumentacionit (Fushat e audituara nuk duhet ekskluzivisht të mbulojnë fushat e theksuara nga ana e rishikimit të dokumentacionit).

Përzgjedhja e fushave të auditit duhet të marri në konsideratë rezultatet nga auditet, inspektimet apo anketat të kryera nga AKM deri 24 muaj para, të cilat identifikojnë fushat ku niveli i besueshmërisë së mjaftueshme egziston si pasojë e menaxhimit të praktikave të cilat janë implementuar nga organizata.

Në secilën fushë të përzgjedhur , kërkesat të cilat duhet të jenë subjekt për auditimin duhet të identifikohen. Kërkesat për secilën fushë të organizatës janë në varësi të procesit që verifikohet dhe nivelit të besueshmërisë së mbajtur nga ekipi i certifikimit, nga rishikimi i dokumentacionit.

Procesi i auditit , duke përfshirë përgatitjen , performancën , dokumentacionin duhet të kryhet sic është përkufizuar në manualin e AKM Kapitulli 5 . Një raport auditimi duhet të prodhohet për çdo audit individual që kryhet duke ndjekur procedurës referuar.

Në mënyrë që të identifikohen “kërkesat e aplikueshme të sigurisë” verifikimi i të cilave duhet të jetë konform udhëzimit të Ministrit Nr.115 Date 23.10.2012 dhe Urdhrit Nr.117 23.10.2012. Në përgjithësi, standartet e ICAO të lidhura me ofrimin e shërbimeve të trajnimit, vecanërisht ato të përfshira në Aneksin e parë të ICAO, duhet të konsiderohen si “kërkesa rregullatore të aplikueshme të sigurisë”, kudo që janë subjekt i verifikueshmërisë së pajtueshmërisë.

Objektivat duhen konsideruar për trajnimin bazë dhe vlerësimin e trajnimit janë të specifikuar në “Specifikimet për Trajnimin e Perbashket Thelbesor për KTA”.

B12. Cështje të Raportit të Vlerësimit

Kur vlerësimi (rishikimi i dokumentacionit dhe mbikqyrja fillestare) ka përfunduar, Lideri i Ekipit të certifikimit duhet tja përcjellë një raport duke përfshirë një minimum të informacionit që vijon, nëse është e nevojshme, organizatës aplikuese.

1. Informacion të përgjithshëm në lidhje me auditimin, duke përfshirë datën, auditorin (s), vëzhguesit / specialistët që shoqërojnë auditorët, objektivat dhe fushëveprimin e auditimit dhe orarin e auditimit..
2. Detajet e jo-përputhshmërisë të identifikuar, duke përfshirë rëndësinë e perceptuar.
3. Përgjigjia e aplikantit për të identifikuar pa-përputhshmëritë gjatë auditit.
4. Një kërkesë për përcaktimin e veprimeve korrigjuese, si dhe zbatimin e mëvonshëm duke përfshirë një afat kohor të identifikuar në bazë të rëndësisë dhe ndikimin e gjetjeve të auditit të safety.
5. Konsideratat për investigime të mëtejshme kur është e nevojshme (në lidhje me vëzhgimin e përgjithshëm të auditorëve).
6. Veprimet ndjekëse që ka për qëllim auditin.
7. Konkluzionet e vlerësimit për qëllim të gjithë procesit të certifikimit.

Është normale që raporti të përcillet Brenda 14 ditëve.

B13. Përfundimi i përputhshmërisë dhe rruga e mëtejshme.

Bazuar në rezultatet e vlerësimit AKM duhet të vendosë nëse do të:

1. Lëshojë Certifikatën .
2. Ti propozojë Aplikantit të heqi pa përputhshmëritë e identifikuar .
3. Refuzojë aplikimin dhe të përfundojë procesin .

B14.Lëshimi i Certifikatës.

Nëse verifikohet përputhshmëria me kërkesat e përbashkëta , AKM duhet të lëshojë një certifikatë. Kjo duhet të bazohet në një Certifikatë Standarte e përfshirë në Manualin e AKM. Certifikata do të niset Aplikantit, sëbashku me informacionin shtesë (për shembull për mbikqyrjesn e mëtejshme që kryhet nga AKM. Minimumi i informacionit të specifikuar në certifikatë duhet të jetë sic është listuar në Aneksin J.

Në rrethana të vecALBCONTROL , AKM mund të lëshojë certifikatën edhe nëse egzistojnë pa përputhshmëri me kërkesat e përbashkëta dhe/ose me kushte specifike. Në një rast të tillë AKM do ta kushtëzojë certifikatën me implementimin e sukseshëm e planeve korrigjuese Brenda një kohe të përcaktuar.

B15.Planet korrigjuese

Aplikuesi është përgjegjës për përcaktimin dhe iniciimin e veprimeve të nevojshme për të korrigjuar përputhshmërinë ose të korrigjojë shkakun e papërputhshmërisë. Aplikuesi duhet pas marrjes së Raportit të Vlerësimit të propozojë me shkrim për AKM, ato veprime korrigjuese të cilat duhet të zbatohen për të siguruar pajtueshmërinë.

Ekipi i Certifikimit do të vlerësojë veprimet e propozuara dhe do ti pranojë ato nëse ky vlerësim tregon se ato janë të mjaftueshme për të adresuar pa-pajtueshmëritë e identifikuara gjatë vlerësimit të AKM.

Veprimet korrigjuese dhe çdo audit ndjekës duhet të kompletohen brenda një periudhe kohe të caktuar nga organizata aplikuese për të cilat ka rënë dakort. AKM duke marrë parasysht natyrën dhe madhësinë e veprimeve të tilla korrigjuese.

AKM duhet të regjistrojë detajet e të gjitha jo-përputhshmërive për të cilat është rënë dakord, veprimet korrigjuese, mbyllja e papajtueshmërive dhe rekomandimet.

Aplikuesi do të modifikojë dokumentacionin përkatës të aplikimit për të përfshirë zgjidhjen e papërputhshmërisë që gjendet në hetimet fillestare të mbikëqyrjes ose korrigjuar mospërputhjet e mjedisit, dhe do të ri-lëshojë dokumentacionin e tillë dhe zyrtarisht dërgojë këtë AKM. Pasi të marrë dokumentacionin AKM do të rishqyrtojë provat dhe përditësimet e nevojshme sipas Raportit të Vlerësimit.

B16.Procesi i Përfundimit

Kurdo që AKM ka përcaktuar se kërkesa nuk mund të permbushen, AKM do të përfundojë procesin e aplikimit. Kjo do të bëhet me shkrim parashtresit të kërkesës, duke përfshirë arsyen për ndërprerjen.

B17.NDRYSHIME DHE RINOVIME

a. Ndryshime në Certifikatë

Organizatat e Trajnimit të Certifikuara duhet të njoftojnë AKM për ndryshimet e bëra. Ndryshimi do të njoftohet në AKM me anë të përdorimit të formularit për aplikim në Aneksin II të kësaj Rregulloreje duke klikuar "Kërkesën për Ndryshim" dhe ndryshimin dokumentacionit të nevojshëm. Objektivi është që të dosja e dokumentacionit e cila dokumenton pajtueshmërinë e ofruesit e shërbimeve të mbetet e plotë, e saktë dhe duke e përshkruar situatën aktuale për Ofruesin e Shërbimit.

Për qëllim të vlerësimit ndryshimit/ndryshimeve të tillë/a (s), AMF ,AKM do të krijojë një ekip Certifikimi .Përbërja e Ekipit të Certifikimit do të përcaktohet në bazë të zonave të mbuluara nga ndryshimi i kërkuar.

Gjithashtu, AMF do të krijojë një Plan Certifikimi që përshkruan procesin për ndryshimin e vlerësimit të AKM. Një proces i tillë do të jetë në mesin e procesit që përdoret për Certifikimi Fillestar dhe procesi do të diskutohet me Ofruesin të Shërbimeve që kërkon ndryshim (e).

b. Rinovimi i Certifikatave

Sipas Udhezimit Nr.117 Date 23.10.2012, Organizata e Trajnimit do të duhet të paktën gjashtë muaj përpara skadimit të certifikatës të bejë një kërkesë për rinovimin të AKM. Vetëm Organizata e Trajnimit e cila mban një certifikatë të vlefshme të lëshuar nga AKM mund të kërkojë një rinovim.

Për qëllim të ripërtëritjes së certifikatës AKM mund të supozojmë se informacioni i marrë gjatë monitorimit të vazhdueshëm të kryer për periudha të mëparshme mbesin të vlefshme dhe kështu që Organizata e Trajnimit mbetet në përputhje me kërkesat e përbashkëta dhe kushtet e veçALBCONTROL.

AKM mundet që megjithatë, bazuar në çështjet e identifikuara më parë, të vendosë për të kryer auditime në vend (on-site). Në një rast të tillë AMF AKM do të krijojë një Ekip Certifikimi. Përbërja e ekipit të Certifikimit do të përcaktohet në bazë të zonave që auditohen për rinovimin.

Gjithashtu, AMF do të krijojë një Plan Certifikimi që përshkruan procesin e vlerësimit dhe rinovimit për AKM. Një proces i tillë do të jetë mesazhi i një procesi që përdoret për Certifikimin Fillestar dhe procesi do të diskutohet me ofruesit e shërbimit të cilët kërkojnë rinovim.

B.18 Funksionet administrative

a. Plani i Certifikimit

Përmbajtja e përgjithshme e Planit të certifikimit është dhënë në Aneksin C të kësaj procedure.

b. Ekipi i Certifikimit

Pasi Njoftimi për Aplikim është marrë, Funkzioni i Menaxhimit të Aplikimit i AKM së bashku me drejtuesin e AKM do të fillojë të krijojë ekipin, i cili do të jetë përgjegjës për certifikimin. Kjo duhet të bëhet paralelisht me hartimin e Planit të Certifikimi dhe vlerësimin e përshtatshmërisë së aplikantit në mënyrë që të ndajë burimet e duhura në fushat në të cilat pajtueshmëria duhet të verifikohet (aftësitë dhe eksperiencia). Në mënyrë që të përcaktojë përbërjen dhe madhësinë e ekipit të certifikimit, duhet të merren në konsideratë çështjet e mëposhtme:

1. Madhësia e organizatës së aplikantit
2. Numri i kategorive të trajnimit të mbuluara nga certifikata.
3. Përdorimi i paisjeve teknike si simulatore.
4. Kriteret e ndryshme të parashikuara në nenin 2.4 të këtij dokumenti për sa i përket rishikimit të dokumentacionit të ofruesit të trajnimit dhe implementimin e vizitave fillestare të mbikëqyrjes së auditimit

Brenda ekipit, përgjegjësitë specifike duhet të ndahen sa i përket aktiviteteve të destinuara për të verifikuar përputhjen me të gjitha Kërkesat e Përbashkëta të zbatueshme për shërbimet për të cilat është kërkuar certifikim.

Shefi i AKM do të sigurojë që nuk ka konflikt interesi me kërkesën për të hetuar.

Ekipi i Certifikimit do të dokumentohet në Planin e Certifikimit.

c. Lideri i Ekipit të Certifikimit

Fillimisht, AMF së bashku me Shefin e AKM do emërojë Liderin e Ekipit të Certifikimit Certification (CTL). Ky do të jetë një anëtar i stafit të AKM me trajnimin e nevojshëm për të vepruar si Lider Auditues.

d. Ekipi i Certifikimit

Lideri i Ekipit të Certifikimit së bashku me Funksionin e Menaxhimit të Aplikimit dhe drejtuesi i AKM (gojarisht - p.sh. në një takim) vendos kërkesat për përbërjen e ekipit dhe përzgjedh stafin e përshtatshëm brenda AKM (Anëtarët e Ekipit të Certifikimit- CTM). Gjithashtu Anëtarët e Ekipit të Certifikimit duhet të kenë eksperiencë në teknikat e auditimit përveç se duhet të kenë njohuri përkatëse në një ose më shumë fusha që do të të auditohen.

Më specifikisht:

1. Në lidhje me kriteret e zbatueshme të sigurisë, kriteret specifike të kualifikimit duhet të plotësohen nga Lideri i ekipit të Certifikimit dhe të gjithë Anëtarët e Ekipit të Certifikimit të përfshirë në verifikimin e përputhshmërisë me kërkesat e aplikueshme të rregullave të sigurisë (2.3.1.8);
2. Në lidhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë, kur Organizata e Trajnimit nuk siguron një certifikatë ISO 9001 kriteri i kualifikimit që duhet të përmbushet nga Lideri i Ekipit të Certifikimit dhe të gjithë Anëtarët e Ekipit të Certifikimit të përfshirë në verifikimin e përputhshmërisë duhet të bazohen në standardin ISO 19011 kapitulli 7 në lidhje me auditorët për Sistemet e Menaxhimit të Cilësisë.

e. Ekipi i ekspertëve /panelet

Për hetime të veçALBCONTROL AKM mund të kërkojë me ndihmën e organizimin, përputhjen me kërkesat, dhe opinione mbi interpretimin teknik të CRS dhe konkluzionet dhe rekomandimet e raporteve përfundimtare të certifikimit.

Për investigime specifike AKM mund të njoftojë për asistencën e përshtatshme të ekspertëve apo panelet e ekspertëve në mënyrë që të sigurojë menaxhimin e AKM-së dhe ekipet e certifikimit me këshilla për organizimin e përgjithshëm , përputhshmërinë me kërkesat , opinionet për interpretimin teknik të Kërkesave të Përbashkëta dhe konkluzionet dhe rekomandimet për raportin final. të certifikimit

Kurdo që të krijohen këto panele duhet:

1. Të formohen nga ekspertë me njohuri teknike të zgjeruar për paisjet teknike (STD) dhe njohuri teorike për lëndët që do të mësohen, të nevojshme për Certifikimin e Organizatës së Trajnimit.
2. Ti bazojnë mendimet e tyre në interpretimin teknik të Kërkesave të Përbashkëta që lidhen me Kërkesat Rregullatore të Sigurisë kurdo që të jetë i mundshëm.
3. Paneli i ekspertëve duhet të bazojë interpretimin e tyre dhe opinionet në "Manualin Evropian për Licencimin e Personelit - KTA ,Udhëzime mbi Implementimin CCCTe EUROKONTROLLIT për llojin përkatës të Trajnimit.Mendimet e tyre nuk janë të detyrueshme për AKM .

ANEKSI 1 :PERSHKRIMI i ORGANIZATAVE të Trajnimit

Pershkrimi i organizates do te perdoret nga AKM si nje hyrje ne dokumentacionin e dhene nga aplikanti. Pershkrimi i organizates duhet te permbaje informacionin e meposhtem (te dhenat egzistuese mund te perdoren ne masen maksimale te mundeshme.):

1. Nje deklarate e nenshkruar nga Shefi i Sektorit (ose pozicioni ekuivalent), konfirmon se pershkrimi i organizates dhe cdo dokumentacion shoqerues qe lidhet me pajtueshmerine e organizates me kerkesat e perbashketa dhe te jete dakort per te mbeshtetur cdo informacion te nevojshem per vleresimin e saj.
2. Titulli dhe Emri i menaxherëve të lartë të organizatës .
3. Detyrat dhe përgjegjësitë e menaxherëve të lartë për sa i përket zbatimit të kerkesave te perbashketa,
4. Një tabelë e organizatës tregon zinxhirin e përgjegjësisë në fushat e mbuluara nga kerkesat e perbashketa,
5. Një përshkrim i përgjithshëm i burimeve njerëzore dhe përshkrimi i përgjithshëm i objekteve të organizatës.
6. Një përshkrim i plotë i mjeteve dhe rregullimet e përcaktuara nga organizata për të përmbushur kerkesat e perbashketa, duke përfshirë referenca të hollësishme për dokumentet kryesore ,manualet dhe dokument e tyre dhe referencat e duhura per të kaluar në kerkesat e perbashketa.

Ofruesi i trajnimit do te ndryshoje paraqitjen e organizates ,ne menyre qe ajo te mbetet nje rifreskim i te dhenave te pershkrimit te organizates. Per kete qellim ofruesi i trajnimit do te percjelle nje aplikim per ndryshimin (duke perdorur formularin ne shtojcen 2 te rregullores.

ANEKSI II : Formati i Aplikimit për Organizatë Trajnimi dhe Modeli i Certifikatës

**Modeli i Formës së Aplikimit për Certifikatën e Organizatës së Trajnimit
(Modeli 1)**

APLIKIMI PËR CERTIFIKATËN E ORGANIZATËS SË TRAJNIMIT		
1.	Emri i aplikuesit	
2.	Emri tregtar: (nëse është ndryshe nga emri i regjistrimit)	
3.	Adresa	
4.	Personi i kontaktit Emri:	
	Numri i telefonit	
	Numri fax	
	E-mail:	
5.	Qëllimi i trajnimit për të cilën është kërkuar certifikata në përputhje me dispozitat e Rregullores së BE 805/2011(UM 117 date 23.10.2012)	☐ Initial ☐ Unit ☐ Continuation ☐ Change Shënim: Shëno kutinë e duhur
6.	Lista e kurseve të trajnimit sipas qëllimit të përshkruar më lartë:	Lista e kurseve të trajnimit ref. Nr..... Shënim: Një listë e kurseve të trajnimit për të cilën certifikata është kërkuar duhet të bashkëlidhet ose përfshihet në këtë kuti të formës së aplikimit (p.sh nëse më sipër është shënuar Fillestar, atëherë OT duhet të përfshijë Trajnim Bazik dhe ADI, ACS, APS etj)
7.	Emri i Drejtorit Ekzekutiv: (ose pozicioni ekuivalent brenda organizatës)	
8.	Firma e Drejtorit Ekzekutiv (ose pozicioni ekuivalent në organizatë)	
9.	Vendi dhe data:	
10.	Përshkrimi i Organizatës (Tre kopje të përshkrimit të organizatës Duhet të dërgohen sëbashku me këtë formë aplikimi)	Referenca dhe Numri i Dokumentit: Shënim: Një dokumenti përmbajtës sipas Aneksit 5, duhet të bashkëlidhet kësaj forme aplikimi)
11.	Dokumentacioni që përshkruan kurset: (Tre kopje të dokumentacionit që përshkruan Kursin duhet të dërgohen sëbashku me Këtë aplikim)	Referenca dhe Numri i Dokumentit: Shënim: Një dokumenti përmbajtës sipas Aneksit 6, duhet të bashkëlidhet kësaj forme aplikimi)
12.	Listoni dokumentat shtesë të përfshira në aplikim:	Lista e referencës së dokumentave: Shënim: Një listë dokumentash duhet të bashkëlidhet kësaj Forme aplikimi duke përfshirë dhe referencat.

**Modeli i Certifikatës për Organizatën e Trajnimit
(Modeli 2)**

(Emri i Autoritetit Kompetent)

(Logo)

CERTIFIKATA E OFRUESIT TË TAJNIMIT

Referenca/Numri i Certifikatës :

Në përputhje me Rregulloren (xxxx) dhe kushtet e specifikuara në këtë certifikatë,
(Emri i plotë i Autoritetit Kompetent), certifikon:

(Emri o Organizatës së Trajnimit)

(Adresa nëse është e nevojshme)

si Organizatë Trajnimi në përputhje me kërkesat e aplikueshme për shërbimet të cilat janë të listuara
bashkëlidhur dhe e aftë për ti ofruar ato.

Kushtet e Përgjithshme

1. Kjo certifikatë kërkon përputhje me procedurat dhe marrëveshje të tjerat të specifikuara në përshkrimin e organiztës
2. Kjo certifikatë është e vlefshme nëse organizata qëndron në përputhje me Rregulloset dhe kushtet specifike sic janë përcaktuar në Rregulloren (numri dhe emri i Rregullores);
3. Është subjekt i vazhdueshëm i përputhjes me kushtet e mësipërme, të cilat verifikohen nga (Emri i Autoritetit Kompetent) në çdo kohë. Kjo CERTIFIKATË është e vlefshme për (xxx) vite dhe rinovohet nëse kërkohet nga organizata, gjatë muaj pas përfundimit të kësaj periudhe.

Vendj & Data e Lëshimit: (date: dd/mm/yyyy)

E vlefshme deri në: (date: dd/mm/yyyy)

Emri dhe pozicioni:

(Firma)

Faqja e dytë e certifikatës		
Lloji i Trajnimit	Detaje të trajnimit	Ndonjë kusht nëse është e nevojshme
Trajnimi fillestar	Bazik	
	ADI	
	... përfshin gjithë trajnimet e ofruara	
Njësia e Trajnimit	ICAO location dhe kategoria	
Trajnimi Vazhdues	ICAO location dhe lloji i trajnimit vazhdues	

Shënim: Tabela e mësipërme mund të zhvillohet në përputhje me kërkesën e organizatës së trajnimit, can be developed in accordance with the request of the training organisation.

ANEKSI III:PERMBAJTJA E PERGJITHSHME E PLANIT CERTIFIKUES

Plani I certifikimit të AKM duhet të përfshijë informacionin e mëposhtem:

1. Aplikimi: Ky seksion do të përfshijë një përshkrim të aplikimit, p.sh. cili ka aplikuar dhe për cilat sherbime, etj
2. Koordinimi: Ky seksion do të përfshijë një përshkrim të koordinimit që kryhet mes aplikantit dhe AKM, duke përfshirë pikën e kontaktit të rregullt, dhe takime (mujore) koordinuese mes palëve, etj.
3. Aktiviteti: Ky seksion do të identifikojnë aktivitetet (në nivel të përgjithshëm) që do kryhen. Sidomos duhet që të identifikohet nevoja për të kryer veprimtari në ambientet e aplikantëve, dhe çfarëdo lloj aktiviteti. Seksioni do të përshkruajë pritjet që ka AKM, për tu mbështetur nga aplikanti gjatë vlerësimit.
4. Ekipi I Certifikimit: Ky seksion do të përshkruajë ekipin e certifikimit të vendosur për të kryer vlerësimin e aplikimit. Sektori do identifikojë Ekipin e Certifikimit, drejtuesin dhe anëtarët e ekipit të certifikimit, gjithashtu identifikimin e ndonjë eksperti të jashtëm, të cilët mund të përdoren nga ekipi ,gjithnjë ose ad-hoc. Plani duhet të përfshijë CV për anëtarët e ekipit të certifikimit, dhe për udhëheqësin.
5. Orari: Ky seksion do të përfshijë një plan të përgjithshëm për procesin e certifikimit, identifikimin e aktiviteteve dhe vënien e këtyre aktiviteteve në një kornizë kohore dhe duke treguar lidhjen mes aktiviteteve.

ANEKSI IV:NJOHJA E APLIKIMIT PER CERTIFIKIM

Pas pranimit të aplikimit për certifikim (formulari i aplikimit) nga një ofrues i Trajnimit ATM, konfirmimi i marrjes duhet ti dërgohet aplikuesit brenda 10 ditëve, duke specifikuar si më poshtë:

- 1.Njohjen
- 2.Shtrirja (aneksi B)
- 3.Emri i CTL
- 4.Vleresimi i pranueshmerise
- 5.Procesi i metejshem
- 6.Dokumentacioni i nevojshem per rishqyrtim
- 7.Plani i certifikimit (aneksi C).

ANEKSI V:LISTA ME PYETJE E NIVLIT TE LARTE PER CERTIFIKIMIN E ORGANIZATAVE TE TRAINIMEVE

Zona	Referimi	Kerkesat	Kontrollet
Sistemi I Menaxhimit	Udhezimi, Nr.117 Date 23.10.2012 Udhezimi Nr 115 Date 23.10.2012 Kerkesat e perbashketa.	Organizata trajnuese duhet të: të ketë një sistem efikas të menaxhimit, staf te mjaftueshem dhe me kualifikime te pershtSHTAhme dhe me pervoje per te ofruar trajnim sipas standarteve te percaktuara ne kete rregullore.	A ekziston a. një sistem efikas të menaxhimit? b. Stafi i mjaftueshëm? Ka stafin, a.me kualifikimet e pershtSHTAhme? b. Përvoja e mjaftushme?
	Udhezimi Nr 115 Date 23.10.2012 Kerkesat e perbashketa. Udhezimi, Nr.117 Date 23.10.2012	Caktimi i menaxhereve te pershtSHTAhem.	Organizata ka nje menaxher te emeruar dhe emir perkatesi?
	Udhezimi Nr 115 Date 23.10.2012 Kerkesat e perbashketa. Udhezimi, Nr.117 Date 23.10.2012	Kemi në dispozicion lehtësitë e nevojshme, pajisjet dhe akomodimin e duhur për llojin e trajnimit të ofruar.	Ka Organizata objektet e nevojshme? Pajisje? Akomodimi? A jane te gjitha në dispozicion?

			Është e përshtatshme për llojin e trajnimit të ofruar?
	Udhezimi Nr 115 Date 23.10.2012 Kerkesat e perbashketa. Udhezimi, Nr.117 Date 23.10.2012	Japin dëshmi të sistemit të menaxhimit të cilësisë si pjesë e sistemit të menaxhimit në vend për të monitoruar pajtueshmërinë dhe përshtatshmërinë e sistemeve dhe procedurave të cilat sigurojnë që shërbimet e trajnimit me kusht plotësojnë kërkesat e përcaktuara në Rregullore;	Ka Organizata një sistem të menaxhimit të cilësisë? A është efikase dhe efektive SMS?
	Udhezimi, Nr.117 Date 23.10.2012 Udhezimi Nr 115 Date 23.10.2012 Kerkesat e perbashketa.	Përfshijne një sistem të mbajtjes së të dhënave që lejon ruajtjen e duhur dhe të besueshëm gjurmueshmëri në aktivitetet e përkatëse;	Ka një sistem të organizatës që mban rekordet? A lejon sistemi ruajtjen e përshtatshme? A lejon sistemi besueshmëri në gjurmueshmërinë e aktivitetet e përkatëse?
	Udhezimi, Nr.117 Date 23.10.2012 Udhezimi Nr 115 Date 23.10.2012 Kerkesat e perbashketa.	Demonstrojnë se fonde të mjaftueshme në dispozicion për të kryer trajnimin sipas standardeve të përcaktuara në këtë Rregullore dhe se aktivitetet kanë mbulesë të mjaftueshme të sigurimit në përputhje me natyrën e trajnimit të ofruar.	A demonstroi fonde të mjaftueshme? Ka Organizata mjaftueshëm sigurim të mbuluar natyrën e trajnimit të ofruar?
Kurset Trainuese	Udhezimi, Nr.117 Date 23.10.2012 Udhezimi Nr 115 Date 23.10.2012 Kerkesat e perbashketa.	Organizata trajnuese do të sigurojë autoritetit kompetent parashikimet që ata do të përdorin për të dhënë detajet e organizimit, përmbajtjen dhe kohezgjatjen e kurseve të	A i ka dhënë organizata AKM-se metodologjinë e trajnimit? a. Detajet e përmbajtjes? b. Organizimi dhe

		trajnim dhe planeve të zbatueshme stervitore të njesise dhe skemat e kompetences të njesise.	kohëzgjatja e kurseve? c. UTP nëse aplikohet?
--	--	--	--

Zona	Referimi	Kerkesat	Kontrollet
			d. skema e kompetences se njesise nese aplikohet?
	Udhezimi, Nr.117 Date 23.10.2012 Udhezimi Nr 115 Date 23.10.2012 Kerkesat e perbashketa.	Kjo do te perfshije menyren e provimit apo vleresimet si eshte oraganizuar.Per provimet qe lidhen me trajnim fillestar,duke perfshire trajnim me simulator,kualifikimin e pedagogeve dhe vleresuesve duhet te identifikohet ne detaje.	A Ka dhena organizate organizata si: a.Menyrja e provimit apo vleresimit si jane te organizuara? b.a ka bere trajnime te ngjashme? c. A eshte detajuar kualifikimi i pedagogeve dhe vleresuesve?
Pajisje sintetike trainimi	Udhezimi, Nr.117 Date 23.10.2012 Udhezimi Nr 115 Date 23.10.2012 Kerkesat e perbashketa.	Kur nje pajisje simulimi eshte perdorur per trajnimit praktik dhe per ndergjegjesimin e situates dhe faktoreve te njerezort ose per te demonstruar qe aftesite jane fituar ose mirembajtur,ajo do te kete nje nivel te performances qe lejon simulimin e pershtSHTAhem e	Ka STD nje nivel te performances qe lejon simulimin e duhur te mjedisit te punes te pershtSHTAhem per trajnimit e ofruar?

		ambjentit të punës dhe situatave operacionale tepershtSHTAhme për trajnimin e dhene.	
Vleresuesit	Udhezimi, Nr.117 Date 23.10.2012 Udhezimi Nr 115 Date 23.10.2012 Kerkesat e perbashketa.	Personat pergjegjes per vleresimin e kontrolloreve te trafikut ajror duhet:I.te kene demonstruar aftesine per te vleresuar performance,te kryejne teste dhe kontrolle per kontrolloret e trafikut ajror.II.te kenemarre,rifreskim te rregullt te trajnimit,per te siguruar qe standartet e vleresimit jane ruajtur deri me sot	Vleresuesit kane: a. demonstruar aftësinë e tyre për të vlerësuar performancën e ATCOs? b. demonstruar aftësinë e tyre për të kryer teste dhe kontrolle në ATCOs? c. marrë trajnim të rregullt rifreskues për të siguruar që standartet e vlerësimit janë perditesuar
	Udhezimi, Nr.117 Date 23.10.2012 Udhezimi Nr 115 Date 23.10.2012 Kerkesat e perbashketa.	Vleresuesi duhet te jete ose te kete pasur te drejte te veproje se kontrollor I trafikut ajror,ne ato fusha ne te cilat duhet bere vleresimi	A kane vleresuesit te drejte ne bazen e aftesive praktike te veproje si ne nje ATCO ne zonat e vleresuara? Nese nuk e kane a kane pasur me pare te drejten e vleresuesit?

Aneksi VI: UDHEZUES PER METODAT E VERIFIKIMIT TE PERPUTHJES ME KERKESAT E PERBASHKETA

		Titulli	Rishikimi I dokumentacionit	Rishikimi I dokumentit dhe auditimit	Komente
		Sistemi I Menaxhimit			Kjo kërkesë është e mbuluar në kërkesat e tjera
		Struktura organizative dhe Menaxhimi			
		Struktura organizative	X		
		Struktura menaxhimit	X		
		Siguria dhe cilesia menaxhimit			
		Siguria menaxhimit	X	X	
		Cilesia sistemit menaxhimit	X(a)	X(b)	(a) - Nëse ISO9000 certifikatë ekziston (b) - Tjeter
		Manualet per Operimet	X	X	
		Burimet Njerezore			
		Stafi	X		
		Fuqia financiare			
		Menaxheri pergjegjes	X		
		Kapaciteti ekonomik dhe financiar	X		
		Financimi auditit	X	X	
		Pergjegjsia per sigurine			
		Cilesia sherbimit	X		Kompetenca per trajnimin e ofruar
		Ofrimi I hapur dhe transparent I sherbimit			
		Planet e paparashikuara	X	X	
		Provimet dhe Vleresimet			
		Metodologji	X		
		Mjediset			

		PershtSHTAhmeria e Objekteve per trajnim		X	
		PershtSHTAhmeria e Simulatoreve		X	
		Metodat e punës dhe procedurat operative	X	X	
		Kompetenca teknike dhe aftesite operationale			
		Stafi	X	X	Kompetencat?
		Pedagoget dhe vleresuesit	X	X	Miratimi?/Licensuar?

ANEKSI VII: PLANI I TRAJNIMIT TE NJESISE

Plani I Trajnimit te Njesise (UTP)eshte nje kerkese qe kerkohet nga Udhezimi Nr.117 date 23.10.2012.Ajo kerkon qe te gjitha njesite ATC te kene nje plan trajnimi te njesise.

Fazat e trajnimit se njesise. Sipas skemes evropiane se harmonizuar te licensimit per KTA,plani i trajnimit te njesise eshte ndare poshte ne tre faza,kalimtare,Pre-TVP dhe TVP.Edhe pse manuali Evropian identifikon tre faza te trajnimit,Pre-TVP mund te jete e pershtSHTAhme vetem ne njesi te medha dhe komplekse ,ku edhe simulatorete jane ne dispozicion.Njesia trajnimit per kte arsye mund te perbehet nga te treja fazat,apo vetem trajnime kalimtare dhe TVP.Cfaredo strukture te kene njesite se trajnimit ,fazat e trajnimit duhet te identifikohen ne planin e trajnimit njesise.

Trajnimet kalimtare

Qellimi I trajnimeve kalimtare eshte per te marre studentet /te trajnuarit nga niveli I njohurive dhe aftesive qe ata do te kene arritur ne perfundimin e suksesshem te trajnimit fillestar ne nje nivel ku ata mund te fillojne trajnimin Pre-On-the-Job(Pre-TVP) , e me paste vazhdoje drejteperdrejte per TVP.Trajnimi kalimtar permban ne pergjithesi seancat ne klase,apo vete studim gjate se ciles studenti meson ne lidhje me njesine e tij,mjedisin,lidhur me hapesirat ajrore dhe procedurat e KTA.Trajnimi dhe vleresimi ne aplikimin e procedurave te KTA mund te perfshijne perdorimin e pjesshem te detyres dhe trajnim te plote me simulim qe nuk zevendesojne ambientin operacional ne nje nivel te larte te realitetit.Suksesi I ketij trajnimi, eshte,rezultatet e vleresimeve me shkrim apo me goje dhe,kur duhen,ushtrimet praktike duhet te vleresohen ne fazen e ardhshme te trajnimit.

Para TVP

Para TVP është faza e trajnimit gjatë së cilës nxënësit/te trajnuarit do të integrojnë të gjitha procedurat e mesuara më parë, duke përfshirë procedurat kombëtare të KTA, procesin e vendimmarrjes dhe të mesojnë të ndajnë përparësitë. Faza e Para TVP kryhet vetëm kur një njeri ka një pershtatë që me siguri kopjon mjedisin operacional. Termi "niveli jashtëzakonisht i lartë i arritur" do të thotë se koha imituese do të zëvendësojë për pjesën e TVP, psh, 100 orë. Trajnimi zëvendësuar me simulator për TVP ka avALBCONTROLzhet e lirise, slotet operationale te trajnimit dhe mundeson studentit të veprojë në një mjedis realist operacional me të dhëna të pavarura pa ndonjë ndikim në siguri. Studentët që kanë trajnimin Para-TVP duhet të jetë e pajisur më mirë për të përfituar nga TVP dhe të përshtaten me mjedisin operacional.

(TVP) Trajnimi në Vendin e Punës

Gjatë kësaj faze nxënësit/te trajnuarit do të kryejnë një shërbim të kontrollit të trafikut ajror nën mbikqyrjen e një instruktori OJTI (ITVP), i cili duhet të mbajë një kategori të vlefshme dhe miratimet të pershtatës për shërbimin e ofruar. Të gjitha fazat e trajnimit duhet të raportohen dhe të vlerësohen para se nxënësi / kandidati të fillojë fazën e ardhshme, dhe veçanërisht TVP. Raportet e këtyre vlerësimeve duhet të përfshihen në regjistrat e student / kandidatit dhe të jenë në dispozicion për auditim nga AAC-ja.

Plani i trajnimit të njësisë duhet të miratohet nga AAC-ja, dhe duhet të dokumentohet plotësisht duke treguar:

- Objektivat e trajnimit.
- Proceset e trajnimit me të cilat objektiva do të përmbushet.
- Procesi i vlerësimit me të cilin do të gjykohet progresi.
- Koha minimale e trajnimit dhe koha maksimale në të cilën nxënësi dhe / ose personeli stazhier

pritet të arrijë objektivat e trajnimit.

- Procesi me përfundimin e suksesshëm të të cilin të TVP është për t'u vlerësuar.
- Procesi i vlerësimit për kompetencën në vazhdim.

Përmbajtja minimale e sugjeruar për planin stërvitor të njësisë:

- Organizimi i Trajnimeve dhe Personelit Përgjegjës.
- Plani i trajnimit, Struktura dhe periudha kohore.
- Trajnimi në rrethana të pazakonta dhe emergjencat ajrore (avionet).
- Vlerësimet.
- Kontroll të zotësisë.
- Rregjistrimi Trajnimit.

Organizimi i trajnimeve dhe përgjegjësitë e personelit:

- Një pemë organizative e strukturës së trajnimit.
- Titujt e punës, rolet dhe përgjegjësitë e personave të përfshirë në Politikën e trajnimit dhe zbatimin e tij.

Trajnimet kalimtare dhe para trajnimit TVP, dhe Kontrolli i kompetencës.

- Detajet e procesit me të cilin kompetenca dhe kompetenca e vazhdueshme e ITVP, vlerësuesit dhe CTI janë përmbushur.

- Një deklaratë të shkurtër të politikave të çdo njësieku të referohen materialet për trajnimin e njësisë.
- Detajet e procesit për shqyrtimin e UTP, duke përfshirë çdo dokumentacion që do të përdoret.

Plani i trajnimit, Struktura dhe periudha kohore:

- Një vështrim i UTP PER identifikimin e strukturës në aspektin e trajnimit Tranzitor, Para-TVP, TVP dhe trajnimi rifreskues dhe trajnimi në situata të jashtëzakonshme.
- Detajet e trajnimit tranzitor.
- Detajet e para-TVP.
- Detajet e TVP.
- Detajet në planin e trajnimit rifreskues dhe për situatat e pazakonshme.

Trajnimi në rrethana të pazakonta dhe emergjencat (ajrore):

- Faqe specifike të trajnimit të emergjencave dhe provimeve trajnuesve duhen dhënë për miratim të njësisë.
- Trajnimet specifike emergjente jepen zakonisht para çdo certifikimi të kompetencës për Rinovim apo miratimit njësie.

Vlerësimi:

- Rastet në të cilat kandidatët do të vlerësohen.
- Metodatat me të cilat vlerësimet do të kryhen.
- Përgjegjësitë specifike të njësisë ITVP, vlerësuesit dhe CTI në procesin e vlerësimit.
- Procesi që duhet të ndiqet kur një praktikant tregon të ketë bërë më pak përparim, veçanërisht në lidhje me trajnimin përmirësues.

Kontroll i kompetencës:

- Një vështrim i Kompetencës për të treguar metodatat e përdorura, Procedura e vlerësimit, edhe kriteret me të cilat kalon ose deshton.
- Procesi që do të ndiqet në rast të dështimit të kompetencës.
- Procesi i rinovimit miratimit njësi.

Rregjistrimi i Trajnimit:

- Të dhënat e plota të trajnimit për studentët / të trajnuarit a mbulojnë të gjitha fazat e UTP, TVP tranzitore, Para-TVP, TVP,

të gjitha vlerësimet përfshirë edhe vlerësimin e kompetencës,

- Pjesëmarrja në trajnimin dhe aftësimin në situata të pazakonshme

ANEKSI VIII: TRAINIMI VAZHDUESHEM

Ofruesit e SHTA mund të zgjedhin për të zhvilluar një plan trajnimi bazë të përshtatshëm për të gjithë personelin e njësisë, plotësuar me trajnime shtese dhe me vlerësimet perkatese mbështetese të mbajtura nga çdo KTA, apo në pozita të caktuara operative .Nëse të gjithë kontrollorët mbajne vlersim njesie dhe vlerësimi njesisei pershtatet licencës për të gjitha kategorite, një plan trajnimi i zbatueshem për të gjitha vlerësimet dhe funksionet e njësisë mund të jetë më i përshtatshëm .

Kohëzgjatja e trajnimit

Trajnimi ideal, për vlerësim të veçantë, duhet të përfshijë edhe trajnime teorike dhe praktike,gjithashtu edhe përdorimin e simulatoreve.

Program i cili duhet të miratohet nga AAC duhet të ketë kohëzgjatje prej jo më pak se 2 ditë.

Përmbajtja trajnimit

Trajnimi teorik

Objekti i kursit dhe rifreskimi është për të siguruar se një KTA ka plotësisht njohuri të perditesuara sipas të gjitha nevojave në lidhje me operacionet e përditshme.

Temat të cilat duhet të mbulohen janë:

- tema të rëndësishme nga anekset ICAO përkatëse / docs, AIP kombëtar dhe manualeve për njësi të veçALBCONTROL;
- përdorimin e frazeologjisë standarde;
- Hapësirat për KTA dhe udhëzimet;
- feed back i procedurave;
- Procedurat standarde të operimit;
- Koordinimi;
- Marreveshjet;
- Faktorët që ndikojnë në ecurinë e avionit;
- Artikuj që kanë ndryshuar që nga pjesëmarrja e fundit në një kurs trajnimi;
- trajtimin e situatave të jashtëzakonshme / emergjente,;
- fenomene meteorologjike
- Planet e paparashikuara;
- Degradimi i pajisjeve;
- Situata e vetëdijes, udhëheqjes dhe menaxhimit stresit.

Trajnimi praktik

Qëllimi i trajnimit praktik është të sigurojë që personeli i përfshirë në ofrimin e një shërbimi të kontrollit të trafikut ajror janë të trajnuar për të njohur dhe për të trajtuar situatat emergjente dhe dukuritë e pazakonta.

Temat që duhet të adresohen në trajnimin praktik përfshijnë:

- emergjencat
- Incidentet / zgjidhjen e konflikteve.
- evakuimi nga objekti.
- paaftësi e pjesshme ose totale stafi.
- prishja e pajisjeve.

- konfigurime të pazakonshme operacionale si p.sh. Operacionet me gjatësi piste të reduktuar, operacionet e mbylljes së pistës, konfigurimin jo-standard të sektorit, operacionet në kushtet e motit të pafavorshëm.

Idealisht trajnimi praktik do të përfshijë një shumëllojshmëri të ushtrimeve nga të cilat do të merren me përzgjedhje nga KTA.

Së paku 4 lloje të ndryshme të emergjencave, një situatë e pajisjeve të degraduara dhe një konfigurimi të pazakontë operativ duhet të trajnohen për secilin pjesëmarrës.

Të dhënat duhet të tregojnë qartë që ushtrimet kanë përfunduar. Kur është e mundur, ushtrimet e ardhshme duhet të zgjidhen për të shmangur përsëritjen e ushtrimeve, dhe për të siguruar ekspozimit ndaj gamës së gjerë të mundshme të skenarëve të trajnimit.

Burimet:

Elementi i trajnimit praktik mund të përbëhet nga ushtrime të ngjashme, stërvitje në praktikë dhe emergjenca të simuluar si edhe situata të pazakonshme.

Ka një shumëllojshmëri të burimeve që mund të jenë në dispozicion, për referencë dhe materiale trajnuese si, për shembull:

- Planet Video mund të jetë me vlerë, veçanërisht ato që tregojnë procedurat e fluturimit të avionëve në bord.
- Vizitat ndërlidhëse me operatorët lokalë dhe fluturime të njohjeve të avionëve.
- Vizitat ndërlidhëse me aerodromeve të afërta, njësitë SHTA, shërbimet emergjente.
- Konsultimi me operatorët, që marrin një shërbim nga njësia.
- Incidentet dhe aksidentet, përmbledhjet dhe raportet.
- Ushtrime të ngjashme.

Planet e trajnimit duhet të rishikohen në mënyrë periodike për të siguruar që ata janë ende të pershtshëm për të përmbushur objektivat skemëse të kompetencës. Mësimet e nxjerra nga një ngjarje reale e pazakontë ose emergjence avioni duhet të rishikohen dhe të ndryshohen plani i trajnimit, nëse konsiderohet e nevojshme.

ANEKSI IX: SPECIFIKIMET E CERTIFIKATAVE PER ORGANIZATAT E TRAJNIMEVE

Certifikatat e organizatave trajnuese të lëshuara nga një autoritet kompetent në përputhje me këtë procedurë duhet të specifikojë:

- (a) autoritetin kompetent që lëshon certifikatën;
- (b) Aplikanti (emri dhe adresa);
- (c) lloji i trajnimit dhe / ose shërbime siguruar cilat janë certifikuar, sipas aplikimit;
- (d) një deklaratë e konformitetit të aplikantit me kërkesat e përcaktuara në Kapitullin V dhe Kërkesat e Përbashkëta.
- (d) data e lëshimit dhe periudha e vlefshmërisë së certifikatës.

KONFIGURIMI I DOKUMENTIT

Juxhin Deçka, Dhurata Milori
Drejtorja e Mbikëqyrjes së Shërbimit të Trafikut Ajror
(AAC)

Faqe e lënë qëllimisht bosh