

Prot 1589
date 30.10.2012



REPUBLIKA E SHQIPERISE
MINISTRIA E PUNEVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
MINISTRI

URDHËR

Nr. 117, Datë 23.10. 2012.

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

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, te nenit 9 pika 1 (d), te Ligjit Nr. 10040, date 22.12.2008 për "Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar,

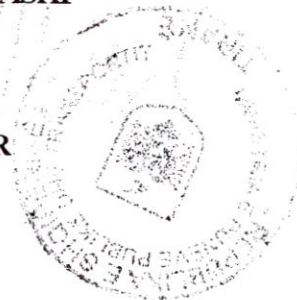
URDHËROJ :

- 1- Miratimin e Rregullores "Për rregullat e detajuara për licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror", sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij Urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
- 2 Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil, për zbatimin e këtij Urdhri si dhe për hartimin e procedurave dhe manualeve teknike në zbatim të tij.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare

SOKOL OLLDASHI

MINISTËR



RREGULLORE

PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LIÇENSAT DHE ÇERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

Parathënie

Kontrollorët e trafikut ajror si dhe personat dhe organizatat e përfshira në trajnimin, testimin, kontrollin ose ekzaminimin mjeksor të atyre kontrollorëve të trafikut ajror, duhet të plotësojnë kërkesat thelbësore të vendosura në Aneksin V(b) të Udhëzimit Nr.3, datë 7.2.2011 Per Rregullat e Perbashketa ne fushën e Aviacionit Civil”.

Sipas atij Udhëzimi kontrollorët e trafikut ajror si dhe personat dhe organizatat e përfshira në trajnimin e tyre duhet të jenë të çertifikuar ose të liçensuar dhe në përputhje me kërkesat thelbësore.

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

Kërkesat e kësaj Rregulloreje reflektojnë zhvillimit e fundit dhe me te mirat, duke përfshirë praktikën më të mira dhe progresin tekniko-shkencor në fushën e trajnimit të kontrollorit të trafikut ajror. Ato ofrojnë transpozimin e përbashkët të Standarteve dhe Praktikave të Rekomanduara të vendosura nga Konventa mbi Aviacionin Civil dhe Kërkesat Rregullore të Sigurisë të adoptuara nga EUROKONTROLL.

Për të garantuar uniformitetin në aplikimin e kërkesave të përbashkëta të liçensimit të kontrollorit të trafikut ajror dhe çertifikatës mjeksore duhet të ndiqen procedura të përbashkëta nga autoritetet kompetente të Shtetit, Autoriteti i Aviacionit Civil dhe Agjensia Nacionale e Trafikut Ajror, për të vlerësuar përputhjen me këto kërkesa.

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

Autoriteti Kombëtar Mbikqyrës që kryen mbikqyrjen dhe verifikimin e përputshmërisë duhet të jetë i pavarur nga ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror dhe ofruesit e trajnimit. AKM gjithashtu duhet të mbetet e aftë në kryerjen me efikasitet të detyrave të tij mbi lëshimin dhe rinovimin e çertifikatave të organizatave trajnuese të kontrollorëve të trafikut ajror. Autoriteti kompetent i caktuar për zbatimin e kësaj Rregulloreje do të jetë Autoriteti Kombëtar Mbikqyrës në përputhje me Udhëzimin Nr.5, datë 3.6.2010 “Mbi Krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian-Kuadri rregullativ” dhe Nr.1070/2009 të Komisionit Evropian.

Shërbimi i lundrimit ajror kërkon një personel mjaft të aftë, kompetenca e të cilit mund të demonstron me mjete të ndryshme. Për kontrollorët e trafikut ajror mjeti i përshtatshëm është mbajtja e një skeme të përbashkët evropiane liçensimi si një lloj diplome e për çdo kontrollor të trafikut ajror. Prandaj Autoriteti Kombëtar Mbikqyrës duhet të jetë në gjendje të vlerësojë kompetencën e kontrollorëve të trafikut ajror kur lëshon një liçensa ose zgjat vlefshmërinë e miratimeve të saj. AKM gjithashtu duhet të jetë në gjendje të pezullojë një liçensë, kategoritë ose miratimet e saj kur kompetenca e mbajtësit është në dyshim. Anullimi i një liçense do të konsiderohet si shpresa e fundit për rastet ekstreme.

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

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



KAPITULLI I

KËRKESA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Objektivi

Objektivi i kësaj Rregullore është të rrisë standartet e sigurisë dhe të përmirësojë operimin e sistemit të kontrollit të trafikut ajror brenda hapësirës ajrore të Republikës së Shqipërisë përmes lëshimit të licensës së kontrollorit të trafikut ajror bazuar mbi kërkesat e përbashkëta të licensimit.

Neni 2

Qellimi dhe Fusha e Zbatimit

1. Kjo Rregullore përmban rregullat e detajuara për lëshimin, pezullimin dhe revokimin e licensave të kontrollorëve dhe student-kontrollorëve të trafikut ajror, të kategorive, miratimeve që ato shoqërojnë, çertifikatave mjeksore dhe të çertifikatave të organizatave trajnuese si edhe kushtet e vlefshmërisë, rinovimit, rivlefshmërisë dhe përdorimit.
2. Kjo Rregullore do të zbatohet për:
 - (a) student-kontrollorët e trafikut ajror,
 - (b) kontrollorët e trafikut ajror që ushtrojnë funksionet e tyre sipas perkufizimit të Udhëzimit Nr.3, datë 7.2.2011 të Ministrit të MPPT, dhe
 - (c) personat dhe organizatat e përfshira në licensimin, trajnimin, testimin, kontrollin ose ekzaminimin mjeksor të aplikantëve në përputhje me këtë Rregullore.
3. Sipas Nenit 2 (3) të Udhëzimit Nr.3, datë 7.2.2011 të Ministrit, Republika e Shqipërisë duhet, për aq sa është e mundur, të garantojë që shërbimet e ofruara nga personeli ushtarak ndaj publikut, sipas përcaktimeve të Nenit 2 (2)(c) të atij Udhëzimi, të garantojnë një nivel sigurie që është së paku ekuivalent me nivelin e kërkuar nga kërkesat thelbësore të përcaktuara në Aneksin Vb të kësaj Rregulloreje.
4. Me objektivin për të arritura një nivel të harmonizuar sigurie brenda hapësirës ajrore Evropiane, Republika e Shqipërisë mund të vendosë të zbatojë këtë Rregullore edhe tek personeli ushtarak që ofron shërbime ndaj publikut referuar Nenit 2(2)(c) të Udhëzimit Nr.3, datë 7.2.2011 të Ministrit.
5. Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror do të ofrohen vetëm nga kontrollorë të licensuar të trafikut ajror në përputhje me këtë Rregullore.

Neni 3

Përkufizime

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

1. **“shërbim kontrolli trafiku ajror”** – një shërbim i ofruar me qëllim parandalimin e përplasjeve midis avionëve, dhe, në zonën e manovrimit, midis avionit dhe pengesave, dhe shpërndarjen dhe ruajtjen e një lëvizjeje të rregullt të trafikut ajror;
2. **“ofruar i shërbimit të lundrimit ajror”** – çdo ent publik ose privat që ofron shërbime të lundrimit ajror për trafikun e përgjithshëm ajror;

3. **“trafik i përgjithshëm ajror”** – të gjitha lëvizjet e avionëve civil, si edhe të gjitha lëvizjet e avionëve shtetëror (ushtarak, doganor dhe policor) kur këto lëvizje kryhen në përputhje me procedurat e ICAO-s;
4. **“liçensë”** – një çertifikatë e lëshuar dhe miratuar në përputhje me këtë Rregullore dhe që i jep të drejtën mbajtësit të saj të ligjshëm të ofrojë shërbime të kontrollit të trafikut ajror sipas kategorive dhe miratimeve që përmbahen në të;
5. **“kategori”** – autorizim i futur ose i shoqëruar me një liçensë dhe përbën pjesë të saj, duke caktuar kushte specifike, privilegje ose kufizime që i përkasin një liçensë të tillë;
6. **“miratim kategorie”** – autorizim i futur në liçensë dhe përbën pjesë të saj, që tregon kushte specifike, privilegje ose kufizime që i përkasin një kategorie të caktuar;
7. **“miratim njësie”** – autorizim i futur në liçensë dhe përbën pjesë të saj që tregon pozicionin dhe sektorët dhe/ose postet e punës sipas ICAO-s ku mbajtësi i saj është kompetent për të punuar;
8. **“miratim i gjuhës”** – autorizim i futur në liçensë dhe përbën pjesë të saj që tregon zotësi në gjuhën angleze të mbajtësit të saj;
9. **“miratimi instruktor”** – autorizim i futur në liçensë dhe përbën pjesë të saj, që tregon kompetencën e mbajtësit për të dhënë instruksione gjatë trajnimit në vendin e punës (TVP)
10. **“tregues i pozicionin sipas ICAO-s”** – grup kodesh prej 4-gërmash të formuar sipas rregullave të këshilluara nga ICAO në manualin DOC 7910 dhe të caktuara për pozicionin e një stacioni të fiksuar aeronautik;
11. **“sektor”** – një pjesë e zonës së kontrollit dhe/ose pjesë e një rajoni informacioni fluturimi/rajoni të sipërm;
12. **“trajnim”** – tërësia e kurseve teorike, ushtrimeve prektike, duke përfshirë simulatorin, dhe trajnimin në vendin e punës i kërkuar për të fituar dhe ruajtur aftësitë për të ofruar shërbime të sigurta dhe me cilësi të lartë kontrolli trafiku ajror; ai konsiston në:
 - (a) trajnimi fillestar, që siguron trajnimin bazë dhe të kategorisë, i cili çon në dhënien e liçensës së studentit,
 - (b) trajnimi i njësisë, që përfshin trajnimin kalimtar para trajnimit në vendin e punës dhe trajnimin në vendin e punës, i cili çon në dhënien e liçensës së kontrollorit të trafikut ajror,
 - (c) trajnimi në vazhdimësi, ruan të vlefshme miratimet e liçensës,
 - (d) trajnimi i instruktorëve të trajnimit në vendin e punës, çon në dhënien e miratimit instruktor,
 - (e) trajnimi i mbajtësit të liçensës të titulluar për të vepruar si ekzaminues kompetencë ose vlerësues kompetencë në përputhje me nenin 24;
13. **“organizatë trajnimi”** – një organizatë e cila është çertifikuar nga AAC për të ofruar një ose më shumë tipe trajnimi;
14. **“Skema e Kompetencës së Njësisë”** – një skemë e aprovuar nga AAC që tregon metodën sipas të cilës njësia ruan kompetencën e mbajtësve të saj të liçensave;
15. **“Plani i Trajnimit të Njësisë”** – një plan i aprovuar i cili detajon proceset dhe afatet kohore që kërkohen për të lejuar të zbatohen procedurat e njësisë në zonën lokale nën mbikëqyrjen e një instruktori trajnimi në vendin e punës.

Neni 4

Autoriteti kompetent

Autoriteti kompetent, do të jetë autoriteti i përcaktuar si Autoritet Kombëtar i Mbikqyrës siç është përcaktuar në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë, i cili do të ushtroje funksionet e përcaktuara në këtë Rregullore me përjashtim çertifikimit e organizatave të trajnimit të referuara në nenin 27, ku autoriteti kompetent do të jetë:

- (a) Autoriteti i Aviacionit Civil nëse aplikanti ka vendin e tij kryesor të operimit ose zyrën e regjistrimit në Republikën e Shqipërisë, për sa kohë nuk përcaktohet ndryshe në marrëveshjet dy dhe/ose shumëpalëshe midis Shteteve ose autoriteteve kompetente;
- (b) EASA, nëse aplikanti ka vendin e tij kryesor të operimit ose zyrën e regjistrimit jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë.

KAPITULLI II

LIÇENSAT, KATEGORITË DHE MIRATIMET

Neni 5

Aplikimi për lëshim liçensash, kategorish dhe miratimesh

1. Një aplikim për lëshim, rivlefshmëri ose rinovim liçensash, kategorish dhe/ose miratimesh shoqëruese të tyre duhet të dorëzohet në AAC për t'u trajtuar në përputhje me procedurat e përcaktuara nga AAC.
2. Aplikimi duhet të shoqërohet nga dokumenta që provojnë se aplikanti është kompetent për të vepruar si një kontrollor ose student-kontrollor i trafikut ajror në përputhje me kërkesat e vendosura në këtë Rregullore. Dokumentat që provojnë kompetencën e aplikantit duhet të lidhen me njohuritë, eksperiencën, shëndetin mjekësor, aftësitë dhe zotësinë e gjuhës angleze.
3. Liçensa duhet të përmbajë të gjithë informacionin përkatës lidhur me privilegjet e dhëna nga një dokument i tillë dhe duhet të përputhet me specifikimet e vendosura në Aneksin I.
4. Liçensa do të jetë në zotërim të personit të cilit ajo i lëshohet dhe i cili firmos për të.

Neni 6

Pezullimi dhe revokimi i liçensave, kategorive dhe miratimeve

Në përputhje me nenin 22(2):

- (a) një liçensë, kategori ose miratim mund të pezullohet kur kompetenca e kontrollorit të trafikut ajror është në dyshim ose në rastet e shkeljeve të procedurave;
- (b) një liçensë mund të revokohet (anullohet) në rastet e neglizhencës madhore ose abuzimesh.

Neni 7

Ushtrimi i privilegjeve të liçensave

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

Neni 8

Liçensa Student kontrollor i trafikut ajror

1. Mbajtësit e një liçense student-kontrollor i trafikut ajror duhet të autorizohen të ofrojnë shërbime kontrolli trafiku ajror nën mbikqyrjen e një instruktori për trajnim në vendin e punës (ITVP) në përputhje me kategoritë dhe miratimet e kategorive që përmbahen në liçensën e tyre.
2. Aplikantët për lëshimin e një liçense student kontrollor i trafikut ajror duhet:
 - (a) të jenë të paktën 18 vjeç;
 - (b) të kenë të paktën një diplomë ose deftesë pjekurie ose ekuivalente të saj, që i garanton hyrjen në universitet ose ndonjë kualifikim tjetër të arsimit të mesëm, i cili iu vlen atyre për të përfunduar trajnimin e kontrollorit të trafikut ajror;
 - (c) të kenë përfunduar suksesshëm trajnimin fillestar të aprovuar lidhur me kategorinë dhe nëse zbatohet, për miratimin e kategorisë, të përcaktuara në Pjesën A të Aneksit II;
 - (d) të mbajnë një certificate të vlefshme mjekësore;
 - (e) të kenë demonstruar një nivel të mjaftueshëm të zotësisë së gjuhës angleze në përputhje me kërkesat e vendosura në nenin 13.
3. Liçensa student kontrollor i trafikut ajror duhet të përmbajë miratimin e gjuhës angleze dhe të paktën një kategori dhe nëse aplikohet, një miratim kategorie.

Neni 9

Liçensa kontrollor i trafikut ajror

1. Mbajtësit e një liçense kontrollori trafiku ajror do të autorizohen për të kryer shërbime kontrolli trafiku ajror në përputhje me kategoritë dhe miratimet në liçensat e tyre.
2. Privilegjet e një liçense kontrollori trafiku ajror do të përfshijnë privilegjet e një student kontrollori trafiku ajror siç janë përcaktuar në nenin 8(1).
3. Aplikantët për të marrë një liçensë kontrollori trafiku ajror duhet:
 - (a) të jenë të paktën 21 vjeç. Sidoqoftë Shqipëria mund të aplikojë një limit moshe më të ulët, jo më pak se 20 vjeç, për raste të justifikueshme sa duhet;
 - (b) të mbajnë një liçensë student kontrollori trafiku ajror;
 - (c) të ketë përfunduar një plan të aprovuar të trajnimit të njësisë dhe të ketë kaluar suksesshëm provimet dhe vlerësimet përkatëse në përputhje me kërkesat e vendosura në Pjesa B të Aneksit II;
 - (d) të mbajnë një certifikatë të vlefshme mjekësore;
 - (e) të demonstrojnë një nivel të mjaftueshëm të zotërimit të gjuhës angleze sipas kërkesave të vendosura në nenin 13.
4. Liçensa e kontrollorit të trafikut ajror duhet të bëhet e vlefshme duke përfshirë një ose më shumë kategori dhe miratimet përkatëse të kategorisë, njësisë dhe gjuhës angleze për të cilin trajnimi është përfunduar suksesshëm.

Neni 10

Kategoritë e kontrollorit të trafikut ajror

- 1¹. Liçensat duhet të përmbajnë një ose më shumë prej kategorive të mëposhtme për të treguar tipin e shërbimit të cilin mbajtësi i liçensës është autorizuar të ofrojë:
- (a) Kontrolli Vizual i Aerodromit (ADV) – tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për trafikun në zonën e aerodromit për të cilën nuk janë publikuar procedurat e afrimit dhe nisjes me instrumet;
 - (b) Kontrolli i Aerodromit me Instrument (ADI) – tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për trafikun në zonën e aerodromit për të cilën janë publikuar procedurat e afrimit dhe nisjes me instrumet dhe duhet të shoqërohet të paktën nga një prej miratimeve të kategorisë të përshkuara në nenin 11(1);
 - (c) Kontrolli Proçedural i Afrimit (APP) – tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për avionët në mbërritje, në nisje ose tranzit duke përdorur pajisjet e survejimit;
 - (d) Kontrolli i Afrimit me Survejim (APS) – tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për avionët në mbërritje, në nisje ose tranzit pa përdorur pajisjet e survejimit dhe do të shoqërohet të paktën nga një prej miratimeve të kategorisë të përshkuara në nenin 11(2);
 - (e) Kontrolli Proçedural i Hapësirës (ACP) – tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror pa përdorur pajisjet e survejimit;
 - (f) Kontrolli i Hapësirës me Survejim (ACS) – tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për avionët duke përdorur pajisjet e survejimit dhe do të shoqërohet të paktën nga një prej miratimeve të kategorisë të përshkuara në nenin 11(3).
2. Mbajtësi i kategorisë që nuk ka ushtruar privilegjet lidhur me atë kategori për çdo periudhë prej katër vitesh të njëpasnjëshme mund të nisë trajnimin e njësisë vetëm për atë kategori pas vlerësimit përkatës për sa i përket asaj nëse personi në fjalë vazhdon për përmbush kushtet e asaj kategorie dhe pas plotësimit të çdo kërkesë trajnimi që rezulton nga ky vlerësim.

Neni 11

Miratimet e kategorisë

1. Kategoria Kontrolli i Aerodromit me Instrument (ADI) duhet të mbajë të paktën një nga miratimet e mëposhtme:
- (a) miratimin Kontroll Kulle (TWR), i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli atje ku kontrolli i aerodromit kryhet një pozicion pune;
 - (b) miratimin Kontrolli Lëvizjeve në Tokë (GMC), i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të lëvizjeve në tokë;
 - (c) miratimin Survejimi i Lëvizjeve në Tokë (GMS), që jepet përveç miratimit Kontrolli Lëvizjeve në Tokë ose miratimit Kontroll Kulle, i cili tregon që mbajtësi i liçensës

¹ Akronimet janë të termave orgjinal në anglisht pasi ashtu shënohen në liçensën e KTA

- është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të lëvizjeve në tokë me ndihmën e sistemeve udhëzuese për levizjet mbi sipërfaqen aerodromit;
- (d) miratimin Kontrolli Ajror (AIR), i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli ajror;
 - (e) miratimin Kontrolli i Aerodromit me Radar (RAD), që jepet përveç miratimit Kontrolli Ajror ose miratimit Kontrolli Kulle, i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të aerodromit me ndihmën e pajisjes radar të survejimit.
2. Kategoria Kontrolli i Afrimit me Survejim (APS) duhet të mbajë të paktën një nga miratimet e mëposhtme:
- (a) miratimin Radar (RAD), i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli të afrimit duke përdorur pajisjen e radarit primar dhe/ose sekondar;
 - (b) miratimin Radar i Afrimit me Preçizion (PAR), që jepet përveç miratimit Radar, i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar shërbim të afrimeve me precision të kontrolluar nga toka duke përdorur pajisjen e radarit të afrimit me preçizion për avionët në afrimin final deri në pistë;
 - (c) miratimin Radar për Survejimin e Afrimit (SRA), që jepet përveç miratimit Radar, i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar shërbim të afrimeve pa precision të kontrolluar nga toka duke përdorur pajisjen e survejimit për avionët në afrimin final deri në pistë;
 - (d) miratimin Survejimi Automatik i Varur (ADS), i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të afrimit duke përdorur survejimin automatik të varur;
 - (e) miratimin Kontrolli Fundor (TCL), që jepet përveç miratimit Radar ose miratimit Survejimi Automatik i Varur, i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të trafikut ajror duke përdorur çdo pajisje survejimi për avionët që operojnë në një hapësirë fundore të specifikuar dhe/ose në sektorët e afërt.
3. Kategoria Kontrolli i Hapësirës me Survejim (ACS) duhet të mbajë të paktën një nga miratimet e mëposhtme:
- (a) miratimin Radar (RAD), i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli të hapësirës duke përdorur pajisjen e radarit të survejimit;
 - (b) miratimin Survejimi Automatik i Varur (ADS), i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të hapësirës duke përdorur survejimin automatik të varur;
 - (c) miratimin Kontrolli Fundor (TCL), që jepet përveç miratimit Radar ose miratimit Survejimi Automatik i Varur, i cili tregon që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të trafikut ajror duke përdorur çdo pajisje survejimi për avionët që operojnë në një hapësirë fundore të specifikuar dhe/ose në sektorët e afërt;
4. Mbajtësi i një miratimi kategorie që nuk ka ushtruar privilegjet që shoqërojnë atë miratim kategorie për çdo periudhë prej katër vitesh të njëpasnjëshme, mund të nisë trajnimin e njësisë vetëm për atë miratim kategorie pas vlerësimit përkatës përsa i përket asaj nëse personi në fjalë vazhdon për përmbush kushtet e atij miratimi kategorie dhe pas plotësimit të çdo kërkesë trajnimi që rezulton nga ky vlerësim.

Neni 12

Miratimet e Njesisë

1. Miratimet e njesisë do të tregojnë që mbajtësi i liçensës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të trafikut ajror për një sektor të veçantë, grup sektorësh apo pozicione pune nën përgjegjësinë e një njësie shërbimi trafiku ajror.
2. Miratimet e njesisë do të jenë të vlefshme për një periudhë fillestare 12 mujore.
3. Vlefshmëria e miratimeve të njesisë do të zgjatet për një periudhë pasuese 12 mujore përtej periudhës së përmendur në paragrafin 2 nëse ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror demonstroi tek Autoriteti i Aviacionit Civil që:
 - (a) aplikanti ka ushtruar privilegjet e liçensës për një numër minimum orësh, siç tregohet në skemën e aprovuar të kompetencës së njesisë, gjatë 12 muajve të mëparshëm.
 - (b) kompetenca e aplikantit është vlerësuar në përputhje me Pjesa C e Aneksit II dhe
 - (c) aplikanti mban një certifikatë të vlefshme mjeksore.Për aplikimin e pikes (a) të mësipërme, njësiti operacionale të ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror duhet të ruajnë regjistrat e orëve efektive të punuara në sektorët, grup sektorët ose në pozicionet e punës për çdo mbajtës liçense që punon në njësi dhe do t'i paraqesë ato të dhëna në Autoritetin e Aviacionit Civil dhe tek mbajtësi i liçensës me kërkesë të tij.
4. Numri minimum i orëve të punuara, duke lënë mënjanë detyrat instruktuese, të kërkuara për të mbajtur të vlefshme miratimin e njesisë mund të ulet për ITVP-të në raport me kohën e instruktimit në pozicionet e punës për të cilën është aplikuar zgjatja, siç tregohet në skemën e aprovuar të kompetencës së njesisë.
5. Kur miratimeve të njesisë u mbaron vlefshmëria, duhet të përfundohet suksesshëm një plan trajnimi njësie deri sa të bëhet i vlefshëm miratimi.

Neni 13

Miratimi i gjuhës angleze

1. Kontrollorët dhe student kontrollorët e trafikut ajror nuk do të ushtrjnë privilegjet e liçensës së tyre po të mos kenë nivelin e përcaktuar të zotërimit të gjuhës angleze.
2. Republika e Shqipërisë mund të vendosë kërkesa për gjuhën amtare kur e konsideron të nevojshme për arsye sigurie.

Kërkesa të tilla duhet të jenë jo-diskriminuese, të pjesshme dhe transparente dhe duhet të bëhen të ditura pa vonesë për Autoritetin e Aviacionit Civil.
3. Në zbatim të paragrafëve 1 dhe 2 aplikanti për një miratim gjuhe duhet të demonstrojë të paktën një nivel operacional (Niveli 4) të zotërimit të gjuhës angleze në përdorimin e frazeologjisë dhe gjuhës së qartë.

Për këtë, aplikanti duhet:

- (a) të komunikojë efektivisht vetëm me zë (telefon/radiotelefon) dhe në situata reale ballore;
- (b) të komunikojë mbi tema të zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën me saktësi dhe qartësi;

- (c) të përdorë strategji përkatëse komunikuese për të shkëmbyer mesazhe dhe për të dalluar dhe zgjidhur keqkuptimet në një kontekst të përgjithshëm dhe të lidhur me detyrën;
 - (d) të trajtojë me sukses dhe me lehtësi relative sfidat linguistike të paraqitura nga një radhë ngjarjesh të komplikuar ose të papritura që ndodhin brenda kontekstit të situatës së regjimit të punës ose detyrës komunikuese me të cilat ata janë familjarizuar dhe
 - (e) të përdorë një dialekt ose theks i cili është kuptueshëm për komunitetin aeronautik.
4. Niveli i zotërimit të gjuhës angleze do të përcaktohet sipas shkallës së vendosur në Aneksin III.
 5. Pavarësisht nga paragrafi 3, niveli i zgjeruar (niveli 5) i zotërimit të gjuhës angleze i vendosur në Aneksin III në aplikimin e paragrafëve 1 dhe 2 mund të kërkohej nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror, kur rrethanat operationale të kategorisë ose miratimit të veçantë garantojnë një nivel më të lartë për arsye thelbësore sigurie. Një kërkesë e tillë duhet të jetë jo-diskriminuese, proporcionale, transparente dhe e justifikuar objektivisht nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror që dëshiron të aplikojë nivelin më të lartë të zotërimit të gjuhës angleze dhe të aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.
 6. Zotërimi i gjuhës angleze nga aplikanti duhet të vlerësohet zyrtarisht në interval të rregullta kohore.
Me përjashtim të aplikantëve që kanë demonstruar nivelin ekspert (niveli 6) të zotërimit të gjuhës angleze sipas shkallës së vendosur në Aneksin III, miratimi i gjuhës do të jetë i vlefshëm për një periudhë të rinovueshme prej:
 - (a) tre (3) vjetësh nëse niveli është operacional (niveli 4) sipas Aneksit III ose
 - (b) gjashtë (6) vjetësh nëse niveli është i zgjeruar (niveli 5) sipas Aneksit III.
 7. Zotërimi i gjuhës angleze duhet të vërtetohet nga një çertifikatë e lëshuar pas një procedure vlerësimi transparente dhe objektive të aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Neni 14

Miratimi Instruktor

1. Mbajtësi i një miratimi instruktor do të autorizohet të ofrojë trajnim dhe mbikëqyrje gjatë punës në një pozicion pune për fushat e mbuluara nga një miratim i vlefshëm njësie.
2. Aplikanti për marrjen e miratimit instruktor duhet:
 - (a) të mbajë një licensë kontrollori trafiku ajror;
 - (b) të ketë ushtruar privilegjet e licensës së kontrollorit të trafikut ajror për një periudhë të menjëhershme paraprirëse prej të paktën një (1) vit ose e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil duke patur parasysh kategoritë dhe miratimet për të cilat jepet instruktimi dhe
 - (c) të ketë përfunduar suksesshëm një kurs të aprovuar trajnimi për instruktor në vendin e punës gjatë të cilit nëpërmjet provimeve përkatëse janë vlerësuar njohuritë dhe aftësitë e kërkuara pedagogjike të tij.
3. Miratimi instruktor duhet të jetë i vlefshëm për një periudhë të rinovueshme prej 3 vjetësh.

CA

KAPITULLI III ÇERTIFIKATA MJEKSORE

Neni 15

Aplikimi për dhe lëshimi i çertifikatave mjeksore

1. Aplikimet për lëshimin dhe rinovimin e çertifikatave mjeksore duhet të dorëzohen tek Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me procedurën e caktuar nga ky autoritet.
2. Çertifikatat mjeksore duhet të lëshohen nga një bord mjeksor kompetent i Autoritetit të Aviacionit Civil ose nga ekzaminues aero-mjeksorë ose nga qendrat aero-mjeksore të aprovuara nga ky autoritet.
3. Lëshimi i çertifikatave mjeksore duhet të jetë në përputhje me kërkesat e Aneksit I të ICAO-s dhe Kërkesave për Klasin 3 Evropian të Çertifikatës Mjeksore për Kontrollorët e Trafikut Ajror të vendosura nga Eurokontrolli.
4. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë që shqyrtimi efektiv ose procedurat e apelimit janë kryer me përfshirjen përkatëse të këshilluesve të pavarur mjeksor.

Neni 16

Vlefshmëria e çertifikatave mjeksore

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

Neni 17

Rënia e shëndetit mjeksor

1. Mbajtësi i liçensës duhet:
 - (a) të mos ushtrojë privilegjet e liçensës së tij në çdo kohë kur ai është i vetëdijshëm për ndonjë rënie të shëndetit mjeksor e cila mund ta bëjë atë të paaftë për të ushtruar me siguri privilegjet e liçensës;
 - (b) të njoftojë ofruesin përkatës të shërbimit të lundrimit ajror që ai është bërë i vetëdijshëm për rënien e shëndetit mjeksor ose është nën ndikimin e ndonjë substance ose medikamenti psikoaktiv i cili mund ta bëjë atë të paaftë për të ushtruar me siguri privilegjet e liçensës.

2. Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror duhet të ndërtojë procedura për të administruar ndikimet operationale në rastet e rënies së shëndetit mjeksor dhe të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil kur një mbajtës liçense është vlerësuar i papërshtatshëm nga ana mjeksore.
3. Proçedurat që i referohen paragrafit (2) duhet të aprovohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

KAPITULLI IV

KËRKESAT PËR ORGANIZATAT E TRAJNIMIT

Neni 18

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 ambient 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 ambientet përkatëse për çdo person të autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të ekzaminuar regjistrat përkatës, të dhënat, procedurat dhe çdo material përkatës që lidhet me kryerjen e detyrave mbikëqyrëse të Autoritetit të Aviacionit Civil.

Neni 19

Sistemi i administrimit të organizatave të trajnimit

Organizatat e trajnimit 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 përcaktojë qartë linjat e përgjegjësisë së sigurisë 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.

Neni 20

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

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

KAPITULLI V

KËRKESAT PËR AUTORITETIN E AVIACIONIT CIVIL

Neni 21

Pavarësia e Autoritetit të Aviacionit Civil

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

Neni 22

Detyrat e Autoritetit të Aviacionit Civil

1. Për të siguruar nivelet e kompetencës të domosdoshme që kontrollorët e trafikut ajror të kryejnë punën e tyre me standarte të larta sigurie, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mbikqyrë dhe monitorojë procesin e trajnimit të tyre.
2. Detyrat e Autoritetit të Aviacionit Civil duhet të përfshijnë:
 - (a) lëshimin dhe anulimin e liçensave, kategorive dhe miratimeve për të cilat është kryer trajnimi dhe vlerësimi përkatës nën përgjegjësinë e Autoritetit të Aviacionit Civil;
 - (b) rivalidimin, rinovimin dhe pezullimin e kategorive dhe miratimeve, privilegjet e të cilave janë ushtruar nën përgjegjësinë e Autoritetit të Aviacionit Civil;
 - (c) çertifikimin e organizatave të trajnimit;
 - (d) aprovimin e kurseve të trajnimit, planeve të trajnimit të njësisë dhe skemat e kompetencës së njësisë;
 - (e) aprovimin e ekzaminuesve dhe vlerësuesve të kompetencës;
 - (f) monitorimin dhe auditimin e sistemeve të trajnimit;
 - (g) ndërtimin e mekanizmave të përshtatshme të apelit dhe komunikimit;
 - (h) aprovimin e nevojës për nivelin e zgjeruar (niveli 5) të zotërimit të gjuhës angleze në përputhje me Nenin 13(5);
 - (i) aprovimin e procedurave lidhur me rënien e shëndetit mjeksor në përputhje me Nenin 17(3).

Neni 23

Lëshimi dhe mbajtja e liçensave, kategorive, miratimeve dhe çertifikatave

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ndërtojë procedurë për aplikimin dhe lëshimin, rinovimin dhe rivalidimin e liçensave, miratimeve shoqëruese dhe çertifikatave mjeksore.
2. Me marrjen e një aplikimi AAC duhet të verifikojë nëse aplikanti i plotëson kërkesat e kësaj Rregulloreje.
3. Kur provohet që aplikanti i plotëson kërkesat e kësaj Rregulloreje, AAC duhet të lëshojë, rinovojë ose rivalidojë liçensën përkatëse, kategoritë dhe miratimet shoqëruese ose çertifikatën mjeksore të tij.
4. Liçensa e lëshuar nga AAC duhet të përmbajë të gjithë elementët e përcaktuar në Aneksin I.
5. Kur një liçensë lëshohet në një gjuhë ndryshe nga anglisht, ajo duhet të përmbajë edhe një përkthim në anglisht të elementëve të përcaktuar në Aneksin I.

Neni 24

Vlerësimi i kompetencës

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

Neni 25

Mbajtja e dokumentacionit

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

Neni 26

Shkëmbimi i informacionit

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

Neni 27

Procedurat për çertifikimin e organizatave të trajnimit

1. AAC duhet të ndërtojë procedurë për aplikimin, lëshimin dhe mbajtjen e vlefshmërisë së çertifikatave të organizatave të trajnimit.
2. AAC duhet të lëshojë çertifikata kur organizata e trajnimit aplikante përmbush kërkesat e parashtruara në Kapitullin IV.

3. Çertifikata mund të lëshohet për çdo tip trajnimi ose e kombinuar me shërbime të tjera të lundrimit ajror, përmes të cilës do të çertifikohen si një paketë shërbimesh tipi i trajnimit dhe tipi shërbimit të lundrimit ajror.
4. Çertifikata duhet të specifikojë informacionin në Aneksin IV.

Neni 28

Monitorimi i aktiviteteve të organizatave të trajnimit dhe detyrimi

1. AAC duhet të monitorojë përputhshmërinë me kërkesat dhe kushtet bashkëngjitur çertifikatës së organizatës së trajnimit.
2. AAC duhet të auditojë rregullisht organizatën e trajnimit me synimin për të garantuar përputhshmërinë efektive me standartet e përcaktuara në këtë Rregullore.
3. Përveç auditeve të planifikuara, AAC mund të kryejë edhe inspektime të palajmëruara për të kontrolluar ose testuar përputhshmërinë me kërkesat që përmbahen në këtë Rregullore.
4. Nëse AAC konstaton që mbajtësi i një çertifikate të organizatës së trajnimit nuk i përmbush më kërkesat apo kushtet bashkëngjitur çertifikatës së tij, ai duhet të marrë masat e duhura detyruese, të cilat mund të përfshijnë mbylljen e çertifikatës.
5. Çertifikatat e lëshuara në përputhje me kërkesat e kësaj Rregullore duhet të njihen reciprokisht nga Autoritetet e tjera.

Neni 29

Njohja e liçencave

1. AAC duhet të njohë liçensat e kontrollorëve dhe student kontrollorëve të trafikut ajror dhe kategorive, miratimet e kategorive dhe miratimet e gjuhës angleze bashkëngjitur si edhe çertifikatat mjeksore shoqëruese të lëshuara nga Shtetet e tjera në përputhje me këtë Rregullore.

Sidoqoftë, kur Shteti ka aplikuar një limit moshe më të ulët se 21 vjeç në vijim të Nenit 9(3), e drejta e ushtrimit të privilegjeve të mbajtësit të liçensës së kontrollorit të trafikut ajror do të kufizohet për në territorin e atij Shteti që ka lëshuar liçensën deri sa mbajtësi të mbushë moshën 21 vjeç.

Në rastet kur një mbajtës liçense ushtron privilegjet e liçensës në një Shtet tjetër ndryshe nga ai në të cilin është lëshuar liçensa, mbajtësi i liçensës duhet të ketë të drejtën ta shkëmbejë liçensën e tij me një liçensë të lëshuar në atë Shtet ku janë ushtruar privilegjet, pa imponuar kushte të tjera shtesë në qoftë se ai Shtet zbaton kërkesat që përmbahen në këtë Rregullore.

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

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

KAPITULLI VI

KËRKESA FINALE

Neni 30

Përputhja me kërkesat themelore

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kryejë një vlerësim të sistemit të liçensimit të kontrollorit të trafikut ajror të ngritur me anë të kësaj Rregulloreje dhe të përmirësimeve të mëtejshme të domosdoshme drejt një "përqaasje të sistemit total të aviacionit" dhe të vendosë përputhshmëri të plotë me kërkesat themelore siç përshkruhet në Aneksin Vb të të Udhëzimit Nr.3, datë 7.2.2011 të Ministrit të MPPT, me synimin për të dorëzuar një opinion në Komisionin Evropian, duke përfshirë amendimet e mundshme të kësaj Rregulloreje.

Neni 31

Shmangjet

1. Duke devijuar nga Neni 11 i kësaj Rregulloreje, nëse Shteti ka vendosur miratime kombëtare kategorish, ai mund të vazhdojë të aplikojë kërkesat përkatëse të legjislacionit të vet kombëtar në fuqi në datën e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje.
2. Duke devijuar nga Neni 12 i kësaj Rregulloreje, nëse Shteti ka siguruar që privilegjet e një miratimi njësie të ushtrohen vetëm nga mbajtësit e liçensës nën një moshe të dhënë, atëherë ai mund të vazhdojë të aplikojë kërkesat përkatëse të legjislacionit të vet kombëtar në fuqi në datën e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje.
3. Kur Shteti vendos të aplikojë devijimet e përmendura në paragrafët 1 dhe 2 ai duhet të njoftojë Komisionin Evropian dhe AAC.

Neni 32

Dispozita kalimtare

1. Duke devijuar nga Aneksi II, Pjesa A e kësaj Rregulloreje, organizatat e trajnimit mund të vazhdojnë të zbatojnë planin e trajnimit të përcaktuar në "Udhëzimin e Drejtorit Ekzekutiv të AAC-së, Nr. 414/1, datë 02.04.2010 "Për manualin e Liçensimit të Kontrollorëve të Trafikut Ajror", bazuar mbi botimin e 10 Dhjetorit 2004 të EUROKONTROLL-it "Trajnimi fillestar i Përmbytës Thelbësore të Përbashkët", për një periudhë prej 1 viti pas hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje.
2. Liçensat, kategoritë, miratimet, çertifikatat mjeksore dhe çertifikatat për organizatat e trajnimit të lëshuara në përputhje me kërkesat përkatëse të legjislacionit kombëtar në datën e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje duhet të supozohet e lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.
3. Aplikantët për liçensa, kategori, miratime, çertifikata mjeksore ose çertifikata për organizata trajnimi, që dorëzojnë aplikimin e tyre para datës së hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje dhe nuk iu është lëshuar një liçensë, kategori, miratim, çertifikatë mjeksore ose çertifikatë për organizatë trajnimi, duhet të demonstrojnë përputhshmërinë me kërkesat e kësaj Rregulloreje para marrjes së liçensës, kategorisë, miratimit, çertifikatës mjeksore ose çertifikatës së organizatës së trajnimit.
4. Nëse organizatat e trajnimit kanë aplikuar për t'u çertifikuar nëpërmjet një agjencie përpara datës së hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje, në përputhje me Nenin 4, agjencia duhet të përfundojë procesin e çertifikimit në koordinim me AAC dhe të transferojë të gjitha dosjet përkatëse tek AAC për lëshimin e çertifikatës.

5. AAC i cili ka përgjegjësi për mbikëqyrjen e sigurisë së organizatave të trajnimit në përputhje me Nenin 4 duhet ta ushtrojë këtë funksion 6 muaj pas datës së hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje.

ANEKSI I

SPECIFIKIMET PËR LIÇENSËN

Liçensat e lëshuara në përputhje me këtë Rregullore duhet të përputhen me specifikimet e mëposhtme:

1. Detajet

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

- (a) *emri i Autoritetit që lëshon liçensën (i theksuar);
- (b) *titulli i liçensës (i theksuar);
- (c) numri serial i liçensës, numër arab, i dhënë nga Autoriteti që lëshon liçensën;
- (d) emri i plotë i mbajtësit (në alfabetin romak);
- (e) data e lindjes;
- (f) kombësia e mbajtësit;
- (g) firma e mbajtësit;
- (h) *Çertifikimi lidhur me vlefshmërinë dhe autorizimin që mbajtësi të ushtrojë privilegjet sipas liçensës, që tregon:
 - (i) kategoritë, miratimet e kategorive, miratimet e gjuhës, miratimet për instruktor dhe miratimet e njësisë,
 - (ii) data e lëshimit për herë të parë,
 - (iii) datat në të cilat skadon vlefshmëria e tyre;
 - (i) firma e administratorit të liçensimit dhe data e lëshimit të liçensës;
 - (j) firma dhe vula e autoritetit që lëshon liçensën.

1.2. Liçensa duhet të shoqërohet nga një çertifikatë e vlefshme mjeksore.

2. Materiali

Duhet të përdoret letër dhe material i cilësisë së parë dhe elementët e detajuar në pikën 1 duhet të duken qartë në të.

3. Ngjyra

- 3.1. Kur është përdorur i njëjti material me ngjyrë për të gjitha liçensat e lëshuara nga AAC, ngjyra duhet të jetë e bardhë.
- 3.2. Kur liçensat lidhur me aviacionin të lëshuara nga AAC kanë një dallim ngjyrash, ngjyra e liçensës së kontrollorit dhe student kontrollorit të trafikut ajror duhet të jetë e verdhë.

ANEKSI II KËRKESAT E TRAJNIMIT

PJESA A

Kërkesat për trajnimin fillestar të kontrollorëve të trafikut ajror

Trajnimi fillestar duhet të sigurojë që student kontrollorët e trafikut ajror të arrijnë të paktën objektivat për trajnimin bazë dhe të kategorisë, siç përshkruhet në dokumentin e Eurokontrollit "Specifikim për Përmbajtjen Thelbësore të Përbashkët të Trajnimit Fillestar të KTA", botim i 21 Tetorit 2008, në mënyrë që kontrollorët e trafikut ajror të jenë të aftë për të drejtuar trafikun ajror në një mënyrë të sigurt, të shpejtë dhe efëçente.

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

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

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

PJESA B

Kërkesat për trajnimin e njësisë së kontrollorëve të trafikut ajror

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

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

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

PJESA C

Kërkesat për trajnimin në vazhdimësi të kontrollorëve të trafikut ajror

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

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

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

ANEKSI III

KËRKESAT PËR ZOTËRIMIN E GJUHËS ANGLEZE

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

Niveli	Shqiptimi	Struktura	Fjalori	Rrjedhshmëria	Të kuptuarit	Bashkëbisedimi
Ekspert 6	Përdor një dialekt dhe theks të kuptueshëm për komunitetin aeronautik	Strukturat gramatikore dhe modelet e fjalisë përcaktohen nga funksionet e gjuhës sipas detyrës	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë të mjaftueshme për të komunikuar efektivisht në një shkallë të gjerë mbi tema të njohura dhe të panjohura. Fjalori është idiomatik, me ngjyrim dhe i ndjeshëm për t'u regjistruar.	I aftë për të folur gjatë, pa veshitësi me një rrjedhshmëri natyrale. E folur rrjedhshëm për efekte stilistike, p.sh., për të theksuar një çështje. Përdor spontanisht shenjat e duhura të ligjeratës dhe lidhëset.	Të kuptuarit e saktë gati të gjithë përmbajtjes duke përfshirë kuptimin e hollësive gjuhësore kulturore.	Bashkëbisedon me lehtësi gati në të gjitha situatat. Eshhtë i ndjeshëm ndaj sugjerimeve verbale dhe jo-verbale dhe reagon siç duhet ndaj tyre.
I zgjeruar 5	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, rrallë interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit e gjuhës, megjithëse të ndikuara nga gjuha amtare ose variantet rajonale.	Që të dyja strukturat gramatike komplekse dhe bazike dhe strukturat fjalisë janë të kontrolluara në mënyrë të qëndrueshme. Strukturat komplekse janë tentuar por me gabime të cilat ndonjëherë interferojnë me kuptimin.	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë të mjaftueshme për të komunikuar efektivisht mbi tema konkrete, të përgjithshme, dhe të lidhura me detyrën. Parafrazon suksesshëm dhe në mënyrë të qëndrueshme. Fjalori ndonjëherë është idiomatik.	I aftë për të folur gjatë, me lehtësi relative mbi tema të njohura, por që mund të mos ketë rrjedhshmërinë e një pajisjeje stilistike. Mund të përdorë shenjat e duhura të ligjeratës dhe lidhëset.	Të kuptuarit e saktë të temave konkrete, të përgjithshme, dhe të lidhura me punën dhe kryesisht i saktë kur folësi përballet me një komplikim gjuhësor ose situata të papritura. I aftë për të kuptuar një rang të gjerë bisedash (dialekte) ose regjistrime.	Reagimet janë të menjëhershme, dhe përshtatshme infor muese. Menaxhon me efektivitet marrdhënien folës-dëgjues.
Operacional 4	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, janë ndikuar nga gjuha amtare ose variantet	Strukturat gramatike bazë dhe strukturat e fjalisë janë përdorur në mënyrë krijuese dhe zakonisht	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë zakonisht të mjaftueshme për të komunikuar efektivisht mbi	Prodhon zgjatje të gjuhës deri në ritmin e duhur. Mund të ketë humbje rastësore të	Të kuptuarit është kryesisht i saktë mbi temat konkrete, të përgjithshme, dhe të lidhura me punën ku theks i	Reagimet zakonisht janë të duhura, të përshtatshme dhe të menjëhershme dhe

	rajonale, por vetëm ndonjëherë interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit.	janë mirë kontrolluar. Gabime mund të ndodhin, veçanërisht në situata të pazakonta ose të papritura, por që rrallë interferojnë me kuptimin.	tema konkrete, të përgjithshme, dhe lidhura me detyrën. Shpesh mund të parafrazojnë me sukses kur mungon fjalori në rrethana të pazakonta ose të papritura.	trjedhshmërisë mbi kalimin nga e folura ritreguese ose formuluese tek biseda spontane, por që nuk e shmang komunikimin efektiv. Mund të kufizojë përdorimin e shenjave të ligjeratës dhe lidhëseve.	përdorur është i kuptueshëm për një komunitet ndër-kombëtar përdoruesish. Kur folësi përballet me vështirësi gjuhësore ose me një varg të papritur ngjarjesh, të kuptuarit mund të jetë më i ngadalshëm ose të kërkojë strategji sqarimi.	informuese. Nis dhe ruan shkëmbimet, madje kur trajtohen vargje ngjarjesh të papritura. Trajton mjaftueshëm keqkuptimet e dukshme duke kontrolluar, konfirmuar ose sqaruar.
--	--	--	---	---	---	---

Niveli i zotërimit të gjuhës: para-operacional, elementar dhe para-elementar

Niveli	Shqiptimi	Struktura	Fjalori	Rrjedhshmëria	Të kuptuarit	Bashkëbisedimi	
Para-Operacional 3	Përdor një dialekt dhe theks të kuptueshëm për komunitetin aeronautik	Strukturat gramatikore dhe modelet e fjalisë përcaktohen nga funksionet e gjuhës sipas detyrës	Fjalori	Rrjedhshmëria	Të kuptuarit	Bashkëbisedimi	
	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, janë ndikuar nga gjuha amtare ose variantet rajonale, dhe shpesh interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit.	Strukturat gramatikore dhe modelet e fjalisë që së bashku me situatat e parashikuara nuk kontrollohen gjithmonë. Gabimet interferojnë shpesh me kuptimin.	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë zakonisht të mjaftueshme për të komunikuar efektisht mbi tema konkrete, të përgjithshme, dhe të lidhura me detyrën, por shkalla është e kufizuar dhe zgjedhja e fjalëve shpesh është e papërshtatshme. Shpesh nuk është në gjendje të parafrazojë suksesisht kur mungon fjalori.	Prodhon zgjatje të gjuhës deri në ritmin e duhur por frazimi dhe ndalesat shpesh janë të papërshtatshme. Hezitimet dhe ngadalësimet në përpunimin e gjuhës mund të shmangin komunikimin efektiv. Plotësesat janë të shprehura.	Të kuptuarit është shpesh i saktë mbi temat konkrete, të përgjithshme, dhe të lidhura me punën ku theksi i përdorur është i kuptueshëm sa duhet për një komunitet ndër-kombëtar përdoruesish. Mund të dështojë të kuptojë një komplikim gjuhësor ose një varg ngjarjesh të papritura.	Reagimet janë ndonjëherë të duhurat, të përshtatshme dhe të menjëhershme dhe informuese. Mund të nisë dhe ruajë shkëmbime me lehtësi të mjaftueshme mbi tema të njohura dhe në situata të pritshme. Përgjithësisht e pamjaftueshme kur trajtohet një varg ngjarjesh të papritura.	
Elementar 2	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, janë ndikuar mjaft nga gjuha amtare ose variantet rajonale, dhe zakonisht	Shfaq vetëm kontroll të kufizuar Mbi disa truktura të thjeshta gramatikore dhe modelet fjalish të memorizuara.	Diapazon i kufizuar fjalori që konsiston vetëm në fjalë dhe fraza të kufizuara të memorizuara.	Mund të prodhojë mënyra të foluri shumë të shkurtra, të izoluara, të memorizuara, me pauza të	Të kuptuarit është i kufizuar për fraza të izoluara, të memorizuara kur ato artikullohen me kujdes dhe ngadalë.	Koha e reagimit e ngadalë dhe shpesh e papërshtatshme. Bashkëbisedimi i kufizuar për komunikimin e thjeshtë rutine.	

	interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit.	shpeshia dhe një përdorim i hutuar i plotësuesve për të kërkuar shprehje dhe për të artikuluar fjalë më pak të njohura.	Vepron në një nivel poshtë atij Elementar.	Vepron në një nivel poshtë atij Elementar.	Shqipton në një nivel poshtë atij Elementar	Para-elementar 1
		Vepron në një nivel poshtë atij Elementar.	Kupton në një nivel poshtë atij Elementar.	Bashkëbisedon në një nivel poshtë atij Elementar.		

36

ANEKSI IV

Specifikimet për çertifikatat e organizatave të trajnimit

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

- (a) Autoritetin kompetent që lëshin çertifikatën;
- (b) Emrin dhe adresën e aplikantit;
- (c) Tipin e trajnimit/shërbimit që ofron për të cilin është çertifikuar;
- (d) Një deklaratë e përputhshmërisë së aplikantit me kërkesat e përcaktuara në Kapitullin V
- (e) Data e lëshimit dhe periudha e vlefshmërisë së çertifikatës.

SHKURTIME

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
DMSHLA	Drejtoria e Mbikqyrjes së Shërbimit të Lundrimit Ajror
Eurokontroll	Agjensia Evropiane për Sigurinë e Shërbimeve të Lundrimit Ajror
ITVP	Instruktor për Trajnimin në Vendin e Punës
KTA	Kontrollor i Trafikut Ajror
TVP	Trajnim në Vendin e Punës