



Republika e Kosovës
Republika Kosovo - Republic of Kosovo

Autoriteti i Aviacionit Civil
Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva
Civil Aviation Authority

Drejtori Gjeneral i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës,

Në mbështetje të nenit 21.3 dhe 79 të Ligjit nr. 03/L-051 mbi Aviacionin Civil,

Duke pasur parasysh nënshkrimin nga UNMIK-u të Marrëveshjes Multilaterale mbi Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit ("Marrëveshja e HPEA-së (ECAA)") në emër të Kosovës, dhe hyrjes në fuqi të marrëveshjes së përkohshme të HPEA-së (ECAA) në Kosovë më 10 tetor 2006,

Me qëllim të përcaktimit të rregullave dhe procedurave për licencimin e kontrollorëve të trafikut ajror në Republikën e Kosovës dhe në pajtueshmëri me Marrëveshjen e HPEA-së (ECAA) dhe sipas kërkesës së saj që Direktiva 2006/23/EC mbi Licencën e Komunitetit të Kontrollorit të Trafikut Ajror të bëhet pjesë e rendit të brendshëm ligjor të Republikës së Kosovës:

Nxjerr këtë :

RREGULLORE Nr. 4/2008
MBI LICENCËN E KONTROLLORIT TË TRAFIKUT AJROR

Neni 1
Objektivi dhe fushëveprimi

1.1 Objektivi i kësaj rregulloreje është ngritja e standardeve të sigurisë dhe përmirësimi i operimit të sistemit të kontrollit të trafikut ajror përmes lëshimit të licencës së kontrollorit të trafikut ajror.

1.2 Kjo rregullore do të vlejë për:

- kontrollorët studentë të trafikut ajror, dhe
- kontrollorët e trafikut ajror

të cilët ushtrojnë funksionet e tyre nën përgjegjësinë e ofruesve të shërbimit të navigacionit ajror të cilët parimisht i ofrojnë shërbimet e tyre për lëvizjet e avionëve në trafikun e përgjithshëm ajror.

1.3 Varësisht prej neneve 1.2 dhe 13 të Rregullores (EC) nr. 549/2004, në rastet kur shërbimet e rregullta dhe të planifikuara të kontrollit të trafikut ajror ofrohen për trafikun e përgjithshëm ajror nën përgjegjësinë e ofruesve të shërbimit të navigacionit ajror të cilët ofrojnë shërbimet e tyre parimisht për lëvizjet e avionëve përveç trafikut të përgjithshëm ajror, CAAK-AACK do të siguroj që niveli i sigurisë dhe i cilësisë së shërbimeve për trafikun e përgjithshëm ajror të jetë së paku ekuivalent me atë nivel që rezulton nga zbatimi i dispozitave të kësaj Rregulloreje.

Neni 2 Përkufizimet

Në këtë rregullore:

“CAAK-AACK” nënkupton Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës.

“Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror” nënkupton një shërbim që ofrohet me qëllim të parandalimit të përplasjes në mes të avionëve, dhe në mes të avionëve dhe pengesave në hapësirën manovruese, dhe të përshpejtimit dhe mirëmbajtjes së rrjedhës së organizuar të trafikut ajror.

“Ofruesite shërbimeve të navigacionit ajror” nënkupton secilin entitet privat apo publik që ofron shërbime të navigacionit ajror për trafikun e përgjithshëm ajror.

“Trafiku i përgjithshëm ajror” nënkupton të gjitha lëvizjet e avionëve civil, si dhe të gjitha lëvizjet e avionëve Shtetërorë (duke i përfshirë avionët ushtarak, ata të doganave dhe të policisë) kur këto lëvizje bëhen në përputhje me procedurat e ICAO-ONAC.

“Licencë” nënkupton një Licencë të Kontrollorit të Kontrollit Ajror të lëshuar dhe nënshkruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil në Kosovë në përputhje me këtë Rregullore dhe duke i dhënë të drejtën ligjorembajtësit të saj për të ofruar

shërbime të kontrollit të trafikut ajror në përputhje me vlerësimet dhe miratimet që ndodhen në të.

“Vlerësimi” nënkupton autorizimin e dhënë apo i cili lidhet me licencën dhe e cila formon një pjesë të saj, duke i përcaktuar kushtet specifike, privilegjet apo kufizimet të dalura nga njëlicencë e tillë; vlerësimet në njëlicencë janë së paku njëra si në vijim:

- a) kontrolli vizuel në aerodrom;
- b) kontrolli instrumental në aerodrom;
- c) kontrolli procedurale për aterrim;
- d) kontrolli e aterrimit me pajisje të survejimit;
- e) kontrolli procedurale e hapësirës;
- f) kontrolli e hapësirës me pajisje të survejimit.

“Miratimi vlerësimi” nënkupton autorizimin e dhënë dhe i cili formon një pjesë të licencës, duke i treguar kushtet specifike, privilegjet apo kufizimet që i përkasin vlerësimit përkatës.

“Miratimi i njësisë” nënkupton autorizimin e dhënë dhe i cili formon një pjesë të licencës, duke treguar indikatorin e lokacionit të ICAO-ONAC-ut dhe/apo sektorët dhe pozitat e punës aty ku mbajtësi i licencës është kompetent të punoj.

“Miratimi për gjuhën” nënkupton autorizimin e dhënë dhe i cili formon një pjesë të licencës, duke treguar zotësinë e gjuhës së mbajtësit.

“Miratimi për instruktor” nënkupton autorizimin e dhënë dhe i cili formon një pjesë të licencës, duke treguar kompetencën e mbajtësit që të ofroj trajnim udhëzues në-punë.

“Indikatorin e lokacionit të ONAC-ut” nënkupton grupin e kodit prej katër shkronjave i formuluar në përputhje me rregullat e parashkruara nga ICAO-ONAC në doracakun e saj DOC 7910 dhe i cili është i caktuar për lokacionin e stacionit fiks aeronautik.

“Sektori” nënkupton një pjesë të hapësirës së kontrollit dhe/apo pjesë e rajonit për informata të fluturimit/hapësirës së epërme.

“Trajnimi” është tërësia e kurseve teorike, ushtrimeve praktike, duke përfshirë simulimin dhe trajnimin në-punë që kërkohet me qëllim për t’i fituar dhe mbajtur shkathtësitë në ofrimin e shërbimeve të sigurta dhe me kualitet të lartë të kontrollit të trafikut ajror, kjo përbëhet nga:

a) trajnimi fillestar, duke ofruar trajnim vlerësues themelorë, e që shpie tek dhënia e licencës së studentit;

b) trajnimi për njësinë, duke përfshirë trajnimin kalimtar të përkohshëm para trajnimit në-punë, e që shpie tek dhënia e licencës së kontrollorit të trafikut ajror;

c) trajnime në vazhdimësi, për mirëmbajtje të vlefshmërisë së licencës;

d) trajnimi i instruktorëve në-punë, që shpie tek dhënia e miratimit për instruktor;

e) trajnimi i ekzaminuesve dhe/apo vlerësuesve.

“Ofruesi i trajnimit” është ajo organizatë që është certifikuar nga autoriteti përkatës kombëtar mbikëqyrës për ofrimin e një apo më shumë llojeve të trajnimit.

“Skema e kompetencës për njësinë” është një skemë e aprovuar që tregon metodën me të cilën njësinia mirëmban kompetencën e mbajtësve të saj të licencës.

“Plani i trajnimit i njësisë” është një plan i aprovuar që jep hollësi mbi proceset dhe kohën e nevojshme për të lejuar që procedurat e njësisë të aplikohen në hapësirën lokale nën mbikëqyrjen e instruktorit për trajnim në-punë.

“ONAC” nënkupton Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil;

“Marrëveshja HPEA (ECAA)-” nënkupton Marrëveshjen Shumëpalëshe në mes të Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të saj, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, ish Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit të Administratës së Përkohshme të Kombeve të Bashkuara në Kosovë lidhur me Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit.

Autoriteti Mbikëqyrës Kombëtar (AMK)

Në përputhje me Nenin 78 të Ligjit Nr 03/L-051, AACK do të jetë Autoriteti Mbikëqyrës Kombëtar siç parashihet në Rregulloren (EC) Nr. 549/2004 të 10 Marsit 2004 të Parlamentit dhe Këshillit Evropian. Në përputhje me këtë, AACK do të jetë përgjegjëse për rregullimin e sigurisë dhe rregullimin ekonomik të shërbimeve të navigacionit ajror. AACK do të jetë e pavarur nga ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror.

Neni 4 Parimet e licencimit

4.1 Pa paragjykuar Nenin 1.3, AACK do të siguroj që shërbimet e kontrollit të trafikut ajror në kuadër të fushëveprimit të Nenit 1.2 të ofrohen vetëm nga kontrollorët e trafikut ajror të licencuar në përputhje me këtë Rregullore.

4.2 Kandidatët për licencë duhet të dëshmojnë se janë kompetent të veprojnë si kontrollorët e trafikut ajror apo si kontrollorë studentë të trafikut ajror. Dëshmia që tregon kompetencën do të ketë të bëjë me njohurinë, përvojën, shkathhtësitë dhe zotësinë në gjuhë.

4.3 Licenca do të mbetet pronë e atij/asaj të cilit/cilës i është dhënë dhe i/e cili/a do ta nënshkruaj.

4.4 Në përputhje me Nenin 14.1:

a) licenca, vlerësimi apo miratimi mund të suspendohet atëherë kur kompetenca e kontrollorit të trafikut ajror vihet në dyshim apo në raste të sjelljes së keqe;

b) licenca mund të revokohet në rast të neglizhencës serioze apo kur keqpërdoret.

4.5 Licenca e kontrollorit student të trafikut ajror do të autorizoj mbajtësin për të ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror nën mbikëqyrjen e instruktorit të trajnimit në-punë.

4.6 Licenca e kontrollorit të trafikut ajror do të lëshohet si e vlefshme për një apo më shumë kategori të shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror, në një apo më shumë njësi të kontrollit të trafikut ajror si dhe miratimet e nevojshme të vlerësimit, kur kandidati t'i plotësoj kërkesat e nenit 4.2.

4.7 Licenca e kontrollorit të trafikut ajror mund të zgjatet me privilegjë për ushtrimin e vlerësimeve tjera të shërbimit të kontrollit të trafikut ajror apo ushtrimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror në një njësi tjetër të kontrollit të trafikut ajror, si edhe me miratime tjera të vlerësimit.

4.8 Licenca e kontrollorit të trafikut ajror do të lëshohet dhe do të jetë e vlefshme deri atëherë kur kandidati të ketë arritur moshën 60 vjeçare. Megjithatë, AACK në raste të veçanta mund të përcaktoj një periudhë më të shkurtë të vlefshmërisë.

4.9 Miratimet e vlerësimeve dhe miratimet e njësisë do të lëshohen dhe do të zgjaten në një periudhë vlefshmërie prej 24 muajsh.

4.10 Licenca do të përfshijë pikat e përcaktuara në Aneksin I.

4.11 Licenca do të lëshohet në gjuhën shqipe dhe serbe dhe do të përfshijë përkthimin nëgjuhën angleze të atyre pikave të përcaktuara në Aneksin I.

4.12 AACK do të siguroj qëkontrollorët e trafikut ajror të trajnohen mjaftueshëm në menaxhimin e sigurisë, sigurimit dhe krizave.

4.13 Miratimi për instruktor do të jetë i vlefshëm për një periudhëripërtëritëse prej 36 muajsh.

Neni 5 Kushtet për marrjen e licencës

5.1 Licencat e kontrollorëvestudentët të trafikut ajror do t'iu jepen kandidatëve të cilët:

a) janë së paku 18 vjeçarë dhe kanë së paku diplomën e shkollës së mesme apo diplomën që u mundëson qasje në universitet apo ekuivalent;

b) me sukses e kanë kryer trajnimin e aprovuar fillestar përkatës me vlerësimin dhe miratimin e vlerësimit nëse është e aplikueshme, ashtu siçështëpërcaktuar nëpjesën A të Aneksit II;

c) kanë një certifikatë valide mjekësore; dhe

d) kanë demonstruar nivel adekuat të zotësisë së gjuhës angleze në përputhje me kërkesat e përcaktuara në Aneksin III.

Licenca do të përmbajë së paku një miratim dhe një miratim vlerësimi, nëse është e aplikueshme.

5.2 Licencat e kontrollorit të trafikut ajror do t'iu jepen kandidatëve të cilët:

a) janë së paku 21 vjeçarë;

b) mbajnë licencën e studentit dhe kanë përfunduar një plan trajnimi të aprovuar për njësinë dhe me sukses i kanë kaluar provimet apovlerësimetpërkatëse në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pjesën B të Aneksit II;

c) kanë një certifikatë valide mjekësore;

d) kanë demonstruar nivel adekuat të zotësisë së gjuhës në përputhje me kërkesat e përcaktuara në Aneksin III, dhe;

e) mbajnë licencë të huaj tëkontrollorit të trafikut ajror dhe i plotësojnë kërkesat epërcaktuara nëpikat a),c),d) dhe kanë përfunduar një plan trajnimi tëaprovuarpërnjësinë dhe me sukses i kanë kaluar provimet apo vlerësimetpërkatëse nëpërputhje me kërkesat e përcaktuara në pjesën B të Aneksit II;

Licenca do të fuqizohet duke përfshirë një apo më shumëvlerësime dhe miratimet përkatëse të vlerësimit, të njësisë dhe të gjuhës për tëcilat trajnimi është kryer me sukses.

5.3 Miratimi për instruktor do t'iu jepet mbajtësve të licencës sëkontrollorit të trafikut ajror të cilët:

a) kanë ofruar shërbime të kontrollit tëtrafikut ajror për një periudhë paraprakepër së paku një vit nëvlerësimin përkatës me miratimetpërkatëse për atë vlerësim,dhe kanë mbajtur një miratim valid për njësinë përgjashtë muajt paraprak nënjësinë përkatëse, dhe;

b) kanëpërfunduar me sukses një kurs të aprovuar për instruktor në-punëgjatë të cilit njohuria e kërkuar dhe shkathtësitë pedagogjike janëvlerësuar përmes provimeve përkatëse.

Neni 6

Vlerësimet e operatorit të trafikut ajror

6.1 Licencat do të përmbajnë një apo më shumë nga vlerësimet në vijim në mënyrë që të tregojnë llojin e shërbimit të cilin mund ta ofroj mbajtësi i licencës:

a) Vlerësimi për Kontroll Vizuel në Aerodrom (Aerodrome Control Visual ADV), i cili do të tregoj mbajtësi i licencës është i aftë në ofrimin e shërbimit të kontrollit të trafikutajror për trafikun e aerodromit nënjëaerodrom që nuk ka të publikuara procedura për aterrim apo nisje me anë tëinstrumenteve;

b) Vlerësimi për Kontroll Instrumentalnë Aerodrom(Aerodrome Control Instrument ADI), i cili do të tregojse mbajtësi i licencës është i aftë në ofrimin e shërbimit të kontrollit tëtrafikut ajrorpër trafikun e aerodromit nënjëaerodrom që ka të publikuara procedura për aterrim aponisje me anë të instrumenteve dhe duhet të shoqërohet së paku nga njëra prej miratimeve të vlerësimit të përcaktuara në nenin 7.1;

c) Vlerësimi për Kontroll Procedural për Aterrim (Approach Control Procedural APP), i cili do të tregojqëmbajtësi i licencës është i aftë të ofroj shërbim të kontrollit të trafikutajror përaterrim, nisjeapo për transportim të avionit pa përdorimin epajisjevetë survejimit;

d) Vlerësimi për Kontroll të Aterrimit me Pajisje të Survejimit (Approach Control Surveillance APS), i cili do të tregojqëmbajtësi i licencës është i aftë të ofroj shërbim të kontrollit të trafikutajror për aterrim, nisjeapo për transportimin e avionit me përdorimin epajisjeve të survejimit dhe do të shoqërohet nga së paku një miratim vlerësimiqë përshkruhet në nenin 7.2;

e) Vlerësimi përKontroll Procedurele të Hapësirës (Area Control Procedural ACP), i cili do të tregojqëmbajtësi i licencës është i aftë të ofroj shërbim të kontrollit të trafikutajror për avion pa përdorimin e pajisjeve vëzhguese;

f) Vlerësimi për Kontrollim të Hapësirës me Pajisje të Survejimit(Area Control Surveillance ACS), i cili do të tregojqëmbajtësi i licencës është i aftë të ofroj shërbim të kontrollit të trafikutajror për avion me përdorimin e pajisjeve të vëzhgimit dhe duhet të shoqërohetnga së paku një miratim vlerësimi i përshkruar në nenin 7.3.

Neni 7

Miratimet e vlerësimit

7.1 Vlerësimi për Kontroll Instrumental në Aerodrom (ADI) do të bartë së paku një nga miratimet si në vijim:

- a) Miratimi për Kontroll nga Kulla (Tower Control TWR), do të tregoj që mbajtësi i licencës është i aftë të ofroj shërbime të kontrollit aty ku kontrolli i aerodromit ofrohet nga një pozitë e punës;
- b) Miratimi i Kontrollit të Lëvizjes në Tokë (Ground Movement Control GMC), do të tregoj që mbajtësi i licencës është i aftë të ofroj kontroll të lëvizjes në tokë;
- c) Miratimi për Survejim të Lëvizjes në Tokë (Ground Movement Surveillance GMS), jepet si shtesë e miratimit për Kontroll të Lëvizjes në Tokë dhe miratim për kontroll nga kulla, do të tregoj që mbajtësi është i aftë të ofroj kontroll për lëvizje në tokë mendimën esistemeve udhëzuese për lëvizje në sipërfaqen e aerodromit;
- d) Miratimi i Kontrollit Ajror (Air Control AIR), do të tregoj që mbajtësi i licencës është i aftë të ofroj kontroll në ajër;
- e) Miratimi i Kontrollit të Aerodromit me Radar (Aerodrome Radar Control RAD), jepet si shtesë e miratimit për Kontroll Ajror apo miratimit për Kontroll nga Kulla, do të tregoj që mbajtësi i licencës është i aftë të ofroj kontroll për aerodrom mendimën epajisjeve të survejimit me radar.

7.2 Vlerësimi për Kontroll të Aterimit me Pajisje të Survejimit (APS) do të bartë së paku një nga miratimet si në vijim:

- a) Miratimi për Radar (Radar RAD), do të tregoj që mbajtësi i licencës është i aftë të ofroj shërbim të kontrollit të aterimit duke i përdorur pajisjet primare dhe/ose sekondare të radarit;
- b) Miratimi për Aterim Preciz me anë të Radarit (Precision Approach Radar PAR), që jepet si shtesë e miratimit për Radar, do të tregoj që mbajtësi i licencës është i aftë të ofroj aterim preciz të kontrolluar nga toka duke përdorur pajisjet e radarit për aterim preciz të avionit në pjesën finale të aterimit drejt pistës;
- c) Miratimi për Aterim me Pajisje të Survejimit me Radar (Surveillance Radar Approach SRA) që jepet si shtesë e miratimit për radar, do të tregoj që mbajtësi i licencës është i aftë të ofroj aterime jo-precizetë kontrolluara nga toka duke i përdorur pajisjet e survejimit të avionit në pjesën finale të aterimit drejt pistës;

d) Miratimi për Survejim të Varur Automatik(Automatic Dependent Surveillance -ADS) do të tregoj qëmbajtësi ilicencësështë i aftë të ofroj një shërbim përkontroll të aterrimin duke përdorur survejim të varur automatik;

e) Miratimi për Kontroll në Terminal (Terminal Control TCL), që jepet si shtesë e miratimeve për Radar apo Survejim të Varur Automatik, do të tregoj qëmbajtësi i licencësështë iaftë të ofroj shërbime të kontrollit të trafikut ajror, duke përdorur cilëndo pajisje për survejim të avionit që operon në ndonjë hapësirë të veçantë të terminalit dhe/ apo sektorëve të afërt.

7.3 Vlerësimi për Kontroll të Hapësirës me Pajisje të Survejimit(ACS) do të bartë së paku një nga miratimet si në vijim:

a) Miratimi i radarit (RAD), do të tregoj qëmbajtësi i licencësështë iaftë të ofroj shërbime të kontrollit ajror duke përdorur pajisjet e survejimit meradar;

b) Miratimi për Survejim të Varur Automatik(ADS), do të tregoj qëmbajtësi i licencësështë i aftë të ofroj shërbime të kontrollit ajror duke përdorur survejim të varur automatik;

c) Miratimi i Kontrollit në Terminalit (TCL) që jepet si shtesë e miratimeve për Survejim të Varur Automatik dhe me radar, do të tregoj qëmbajtësi i licencësështë iaftë t'i ofroj shërbime të kontrollit të trafikut ajror duke përdorur cilëndo nga pajisjet për survejim të avionit që operon në ndonjë hapësirë të veçantë të terminalit dhe/ apo sektorëve të afërt;

Neni 8 **Miratimi i gjuhës**

8.1 AACK do të siguroj qëkontrollorët e trafikut ajror mund të demonstrojnë aftësinë e tyre që të flasin e të kuptojnë anglisht në një standard të kënaqshëm. Zotësia e tyre do të përcaktohet në përputhje me shkallën vlerësuese të zotësisë së gjuhës që është përcaktuar në Aneksin III.

8.2 Niveli i kërkuar për zbatimin e paragrafit 1, do të jetë niveli 4 i shkallës vlerësuese të zotësisë së gjuhës që është përcaktuar në Aneksin III.

8.3 AACK mund të kërkoj nivelin 5 të shkallës së zotësisë së gjuhës e përcaktuar në aneksin III për zbatimin e paragrafit 1, ku rrethanat operationale të një vlerësimi apo miratimi të veçantë garantojnë një nivel më të lartë për arsye të domosdoshme të sigurisë. Një kërkesë e tillë do të arsyetohet në mënyrë objektive, do të jetë jo diskriminuese, proporcionale dhe transparente.

8.4 Zotësia do të demonstrohet me certifikatë të lëshuar pas një procedure vlerësuese transparente dheobjektivitetë aprovuar nga AACK.

Neni 9

Miratimet për instruktor

Miratimi për instruktor do të tregoj që mbajtësi i licencës së aftë të ofroj trajnim dhe mbikëqyrje në pozitën e punës për ato hapësira që mbulohen me vlerësim valid.

Neni 10

Miratimet për njësi

10.1 Miratimi për njësi do të tregoj se mbajtësi i licencës së aftë të ofroj shërbime të kontrollit të trafikut ajror për një sektor të veçantë, grupe sektorësh apo pozita të punës nën përgjegjësinë e njësisë së shërbimeve për trafik ajror.

10.2 Për arsye sigurie, privilegjet e miratimit për njësi do të ushtrohen vetëm nga mbajtësit e licencave nën moshën 60 vjeçare.

Neni 11

Kushtet për mirëmbajtjen e vlerësimeve dhe vlefshmërisë së miratimeve

11.1 Miratimet e njësisë do të vlejnjë për një periudhë fillestare prej 12 muajsh. Vlefshmëria e miratimeve të tilla do të zgjatet për 12 muajt pasues, dhe pas kësaj për 24 muaj, nëse ofruesi i shërbimit të navigacionit ajror demonstroi se:

- a) kandidati i ka ushtruar privilegjet e licencës në numrin minimal të orëve, e që do të jetë 40 orë operacionale për 90 ditë;
- b) aftësia e kandidatit është vlerësuar në përputhje me pjesën C të Aneksit II; dhe
- c) kandidati ka certifikatë valide mjekësore.

Numri minimal i orëve të punës, duke i lënë mënjane detyrat udhëzuese, që kërkohen për mirëmbajtjen e vlefshmërisë së miratimit të njësisë, mund të zvogëlohet për instruktorët në trajnim në-punë në proporcion me kohën e shpenzuar, duke i udhëzuar të trajnuarit nëpër pozita të punës e për të cilët zbatohet zgjatja.

11.2 Aty ku miratimet e njësisë pushojnë së qenuri të vlefshme, duhet të përfundohet me sukses një plan trajnimi për njësinë në mënyrë që të rifuqizohet miratimi.

11.3 Mbajtësi i vlerësimit apo miratimit vlerësues i cili nuk ka ofruar shërbime të kontrollit të trafikut ajror e që kanë të bëjnë me atë vlerësim apo me atë miratim vlerësues për çfarëdo periudhe të vazhdueshme katër vjeçare mundetë filloj vetëm trajnimin e njësisë në atë vlerësim apo miratim vlerësues pas një vlerësimi të përshtatshëm nëse ai/ajo vazhdon të plotësoj kushtet e atij vlerësimi apo miratimi vlerësues, dhe pas plotësimit të kërkesave të ndonjë trajnimi që rezultojnë nga ky vlerësim.

11.4 Zotësia e gjuhës e kandidatit do të vlerësohet formalisht në intervale të rregullta, përveç në rastin e kandidatëve të cilët kanë demonstruar nivelin e gjashtë tëzotësisë. Ky interval nuk do të jetë më i gjatë se 3 vjet për kandidatët që demonstrojnë nivelin katër të zotësisë dhe jo më gjatë se gjashtë vjet për kandidatët që demonstrojnë nivelin pesë të zotësisë.

11.5 Pa paragjykuar nenet 4.4 (a) dhe 4.4 (b), shqetësime rrethkompetencës sëkontrollorit në ofrimin e shërbimit të kontrollit tëtrafikut ajror mund të lindin si pasojë e:

- a) incidentit;
- b) dështimit gjatë verifikimit të kompetencës;
- c) përkeqësimit të kompetencës;
- d) teknikëssë varfër apo gjykimittë dobët, apo faktorë të ngjashëm.

11.5.1.Ekzistojnë tri arsye që mund tërezultojnë në veprim sa i përket licencës së kontrollit të trafikut ajror apo vlerësimit(eve). Këto janë:

- a) mangësi në, apo dyshime për,kompetencën në ofrimin e shërbimit të kontrollittë trafikut ajror;
- b) dyshime për atë se nëse individi është i shëndoshë për të mbajtur një licencë, nëtë cilën AACK zakonisht do të merret me gjykime rreth karakterit e sjelljes, siç janë integriteti, besueshmëria dhe vetëkontrolli;
- c) pamundësi nëplotësimin e standardeve të duhura mjekësore.

Neni 12

Certifikatat mjekësore

12.1 Certifikatat mjekësore do t'i lëshojnë ekzaminuesit mjekësor të aprovuar nga AACK.

12.2 Lëshimi i certifikatave mjekësore do të jetë konsistent me dispozitat e Aneksit I të Konventës së Çikagos mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe Kërkesat për Certifikim Evropian Mjekësor Klasa 3 të Kontrollorëve të Trafikut Ajror të përcaktuar nga EUROCONTROL, sipas Aneksit V të kësaj Rregulloreje.

12.3 Certifikata mjekësore do të përfshijë pikat e përcaktuara në Aneksin V, paragrafi 2.

12.4 Certifikatat mjekësore duhet të jenë të vlefshme nga data e ekzaminimit mjekësor dhe pastaj për 24 muaj për kontrollorët e trafikut ajror deri në moshën 40 vjeçare dhe për 12 muaj mbi atë moshë. Certifikata mjekësore mund të revokohet në çdo kohë nëse këtë e kërkojnë kushtet mjekësore të mbajtësit të licencës.

12.5 AACK do të siguroj që rishikimi efektiv apo procedurat e apelit janë në vendin e duhur me përfshirjen e përshtatshme të këshilltarëve të pavarur mjekësor.

12.6 Në raste të dobësimit të gjendjes mjekësore, mbajtësit e licencës së kontrollit të trafikut ajror do t'i njoftojnë punëdhënësit e tyre se ata janë të vetëdijshëm për çfarëdo dobësimi të gjendjes mjekësore apo se janë nën ndikimin e ndonjë substance psikoaktive apo ilaçeve të cilët i bëjnë të paaftë në ushtrimin e privilegjeve të licencës në mënyrë të sigurt dhe të duhur.

Neni 13

Certifikimi i ofruesve të trajnimit

13.1 Ofrimi i trajnimit për kontrollorët e trafikut ajror, duke i përfshirë procedurat përkatëse të vlerësimit, do t'i nënshtrohet certifikimit nga ana e AACK.

13.2 Kriteret për certifikim do të kenë të bëjnë me kompetencën teknike dhe operacionale dhe me përshtatshmërinë e organizimit të kurseve të trajnimit ashtu siç është përcaktuar në pikën 1 të Aneksit IV.

13.3 Aplikacionet për certifikim do t'i dërgohen AACK-së, aty ku kandidati e ka vendin kryesor të veprimit dhe, nëse ka, edhe zyrën e tij të regjistruar. AACK do të lëshoj certifikata kur kandidati për ofrues të trajnimit t'i përmbush kriteret e përcaktuara në pikën 1 të Aneksit IV. Certifikatat mund të lëshohen për secilin lloj të trajnimit apo në kombinim me shërbimet tjera të navigacionit ajror, me anë të së cilës lloji i trajnimit dhe lloji i shërbimit të navigacionit ajror do të certifikohetsi pako e shërbimeve.

13.4 Certifikatat do të saktësojnë informatat të cilat referohen në pikën 2 të Aneksit IV.

13.5 AACK do të monitoroj përshtatshmërinë e kriterëve dhe kushteve të bashkëngjitura me certifikatat. Nëse AACK vendos se mbajtësi i certifikatës nuk i plotëson më kriteret dhe kushtet e tilla, ajo do të merr masa, e të cilat mund të përfshijnë tërheqjen e certifikatës.

13.6 Varësisht nga dispozitat e Marrëveshjes së HPEA-së (ECAA), AACK do t'i pranoj certifikatat e lëshuara në njëstet tjetër anëtar dhe partner i HPEA-së (ECAA).

Neni 14

Garantimi i respektimit të standardeve të kompetencës

14.1 Me qëllim që të sigurohen nivelet e kompetencës që janë të domosdoshme për kontrollorët e trafikut ajror dhe që ata të kryejnë punën e tyre sipas standardeve të larta të sigurisë, AACK do të mbikëqyrë dhe monitoroj trajnimin e tyre.

Detyrat e AACK-së do të përfshijnë:

- a) lëshimin dhe revokimin e licencave, vlerësimet dhe miratimet për të cilat është kryer trajnimi dhe vlerësimi përkatës nën përgjegjësinë e AACK-së;
- b) mirëmbajtja dhe suspendimi i vlerësimeve dhe miratimeve, privilegjet e të cilave janë ushtruar nën përgjegjësinë e AACK-së;
- c) certifikimin e ofruesve të trajnimit;
- d) aprovimin e kurseve të trajnimit, planet e trajnimit të njësisë dhe skemat e kompetencave të njësisë;
- e) aprovimin e ekzaminuesve të kompetencës apo vlerësuesve të kompetencës;

f) monitorimin dhe auditimin e sistemeve të trajnimit;

g) themelimin e mekanizmave të duhur për apel dhe njoftim.

14.2 AACK do t'i ofroj informata të duhura dhe asistencë të dyanshme autoriteteve kombëtare mbikëqyrëse tështeteve tjera anëtare të KE-së dhe Partnerëve tëHPEA-së (ECAA)për të siguruar zbatimin efektiv tëDirektivës 2006/23/EC, e në veçanti në rastet që përfshijnëlëvizjen e lirë tëkontrollorëve të trafikut ajror nëHPEA (ECAA).

14.3 AACK do të siguroj që të mirëmbahet baza e të dhënave me listën e kompetencave të të gjithë mbajtësve të licencës nën përgjegjësinë e tyre dhe datat e vlefshmërisësë miratimeve të tyre. Për këtë qëllim, njësitë operationale në kuadër të ofruesve të shërbimit të navigacionit ajror do të mbajnë shënime të atyre orëve të punuara në mënyrë efektive nëpër sektorë, grupe sektorësh apo në pozitat e punës për secilin mbajtës të licencës që punon në njësi dhe do t'i paraqes këto të dhëna AACK-sësipas kërkesës.

14.4 AACK do të aprovoj mbajtësit e licencës të cilët kanë të drejtë të veprojnë si ekzaminues të kompetencës apo vlerësues të kompetencës për njësinë dhe për trajnimitin e vazhdueshëm. Aprovimi do të vlejë për një periudhëripërtëritëse për tri vite.

14.5 AACK do t'i auditoj ofruesit e trajnimit në baza të rregullta duke pasur parasysh garantimin dhe respektimin efektiv të standardeve të parashtruara në këtëRregullore. Përveç auditimit të rregullt, AACK mund të bëjë vizita nëpër vendngjarje për të kontrolluar zbatimin e efektiv të kësaj Rregulloreje dhe respektimin e standardeve tëcilat ajo i përmbanë.

14.6 AACK mund të vendos delegimin e plotë apo tëpjesshëm të funksioneve të auditimit dhe inspektimet e përmendura në paragrafin 5 të këtij neni organizatave të pranuar në përputhje me nenin 3 të kësaj Rregulloreje (EC) nr. 550/2004.

Neni 15

Pranimi reciprok i licencave tëkontrollorëvetë trafikut ajror

15.1 Varësisht nga neni 8, AACK do t'i pranoj licencat dhe vlerësimet e tyre përkatëse, miratimet e vlerësimeve dhe miratimet e gjuhës tëlëshuara nga autoriteti kombëtar mbikëqyrës i njësteti tjetër anëtar i KE-së dhe partnerit tëHPEA-së (ECAA) nëpërputhje me dispozitat e Direktivës 2006/23/EC, si dhe

certifikatës përcjellëse mjekësore. Megjithatë, AACK do t'i pranoj licencat e mbajtësve të cilët kanë arritur në minimum moshën 21 vjeçare ashtu siç parashikohet në nenin 5.2 (a).

15.2 Në ato raste kur mbajtësi i licencës i ushtron privilegjet e licencës në Republikën e Kosovës, por e cila nuk është lëshuar nga AACK, mbajtësi i licencës do të ketë të drejtën të shkëmbejë licencën e tij apo të saj me një licencë të lëshuar në Republikën e Kosovës pa imponimin e kushteve shtesë.

15.3 Në mënyrë që të jepet miratimi për njësinë, AACK do të kërkojë që kandidati të plotësojë kushtet e veçanta të asociuara me këtë miratim, njësinë e veçantë, sektorin apo pozitën e punës. Kur të themelohet plani i trajnimit për njësinë, ofruesi i trajnimit do t'i merr parasysh kompetencat e kërkuara dhe përvojën e kandidatit.

15.4 AACK do të aprovoj dhe do të ofroj një vendim të arsyetuar për planin e trajnimit të njësisë gjë që e përmban trajnimin e propozuar për kandidatin jo më vonë se gjashtë javë pas prezantimit të dëshmisë, pa paragjykuar vonesën që rezulton nga ndonjë apel që mund të ngrihet. Në vendimet e tyre, autoritetet kombëtare mbikëqyrëse do të sigurojnë që të respektohen parimet e jo diskriminimit dhe proporcionalitetit.

Neni 16

Përshtatja me progresin teknik dhe shkencor

AACK do të transponoj në rendin e brendshëm ligjor të Republikës së Kosovës çfarëdo ndryshimi që Komisioni mund të miratojë në lidhje me vlerësimin, miratimet e vlerësimit, dispozitat për certifikata mjekësore dhe Aneksin në Direktivën 2006/23/EC, në përputhje me procedurat që referohen në këtë Direktivë.

Neni 17

Gjobat

AACK do të imponoj sanksione në përputhje me Ligjin nr. 03/L-051 mbi Aviacionin Civil për shkeljen e kësaj Rregulloreje. AACK do ta njoftoj Komisionin me këto dispozita dhe atë do ta njoftoj pa vonesë për ndonjë ndryshim pasues që i prekë ato.

Neni 18

Hyrja në fuqi

Kjo rregullore hyn në fuqi më datën 29 dhjetor 2008.

Dritan Gjonbalaj
Drejtor Gjeneral
Autoriteti i Aviacionit Civil

SPECIFIKACIONET PËR LICENCA

Licencat e lëshuara nga AACK në përputhje me këtë Rregullore duhet të përshtaten me specifikat sinë vijim:

1. Detajet

1.1 Detajet si në vijim duhet të paraqiten në licencë, ylli tregon ato pika që duhet të përkthehen në gjuhën angleze:

- a. *emri i shtetit apo autoriteti që lëshon licencën (më shkronja të zeza të theksuara-bold);
- b. *titulli i licencës (në shkronja shumë të zeza e të theksuara-very bold);
- c. numri serik i licencës, me numra arab, që jepet nga autoriteti që lëshon licencën;
- d. emri i plotë i mbajtësit (në alfabet romak, gjithashtu edhe nëse shkrimi nëgjuhën nacionale është tjetër e jo në alfabet romak);
- e. data e lindjes;
- f. nacionaliteti i mbajtësit;
- g. nënshkrimi i mbajtësit;
- h. *Certifikata përse i përket vlefshmërisë dhe autorizimit për mbajtësin që të ushtrojprivilegjet në përputhje me licencën, duke treguar:
 - i. vlerësimet, miratimet e vlerësimeve, miratimet e gjuhës, miratimet e instruktorëve dhe njësinë
 - j. miratimet,
 - i. datat kur janë lëshuar për herë të parë,
 - ii. data kur vlefshmëria e tyre skadon;
 - k. Nënshkrimi i zyrtarit që lëshon licencën dhe data e lëshimit të tillë;

1. Vula e autoritetit që lëshon licencën.

1.2 Licenca duhet të shoqërohet me një certifikatë valide mjekësore.

2. Materiali

2.1 Duhet të përdoret letër e cilësisë së parë apo material tjetër i përshtatshëm dhe pikat e përmendura në pikën 1 duhet të paraqiten qartë në të.

3. Ngjyra

3.1 Aty ku përdoret ngjyra e njëjtë e materialit për të gjitha licencat e lëshuara në lidhje me aviacionin nga AACK, ajo ngjyrë duhet të jetë e bardhë.

3.2 Kur licencat e lëshuara në lidhje me aviacionin nga AACK bartin një ngjyrë të dalluar shënjestuese, ngjyra e licencës së kontrollorit të trafikut ajror duhet të jetë e verdhë.

KRITERET E TRAJNIMIT

Pjesa A

Kriteret fillestare për trajnim për kontrollorët e trafikut ajror

Trajnimi fillestar do të sigurojë qëkontrollorët studentë të trafikut ajror të plotësojnë së paku objektivat për trajnim bazik dhe vlerësim, ashtu siç përshkruhet në “Udhëzimet për kontrollorët e trafikut ajror, Trajnimi me Përmbajtje Themelore i Përbashkët’ i EUROCONTROL, botimi i 10 dhjetorit 2004, ashtu qëkontrollorët e trafikut ajror të jenë në gjendje të merren me trafikun ajror në një mënyrë të sigurt, të shpejtë dhe efikase.

Trajnimi fillestar do të mbulojë temat si në vijim: ligjin e aviacionit, menaxhimin e trafikut ajror, duke përfshirë procedurat për bashkëpunim civilo-ushtarak, meteorologjinë, navigacionin, avionët dhe parimet e fluturimit, duke përfshirë mirëkuptimin në mes të kontrollorit të trafikut ajror dhe pilotit, faktorëve njeri, pajisjet dhe sistemet, mjedisin profesional, sigurinë dhe kulturën e sigurisë, menaxhimin e sigurt të sistemeve, situatat e pazakonta/emergjente, sistemet e degraduara dhe njohuria linguistike, duke përfshirë frazeologjinë e radiotelefonisë.

Temat do të ligjërohen në atë mënyrë që do t’i përgatisin kandidatët për lloje të ndryshme të shërbimeve të trafikut ajror dhe do të nënvizojnë aspektet e sigurisë. Trajnimi fillestar do të përbëhet nga kurset teorike dhe praktike, duke përfshirë simulimin, dhe kohëzgjatjen e saj do të përcaktohet në planet e aprovuara të trajnimit fillestar. Shkathtësitë e fituara duhet të sigurojnë që kandidati mund të konsiderohet kompetent për të trajtuar situatat e trafikut kompleks dhe të dendur, duke ndihmuar kalimin në trajnimin për njësi. Kompetenca e kandidatit pas trajnimit fillestar do të vlerësohet përmes provimeve të përshtatshme apo përmes një sistemi të vlerësimit të vazhdueshëm.

Pjesa B

Kriteret e trajnimit të njësisë për kontrollorë të trafikut ajror

Planet e trajnimit për njësinë do të japin hollësi për proceset dhe kohën që kërkohet për të lejuar zbatimin e procedurave të njësisë në hapësirën lokale nën mbikëqyrjen e instruktorit për trajnim në-punë. Plani i aprovuar do të përfshijë indikacionet e të gjitha elementeve të sistemit për vlerësimin e kompetencës, duke përfshirë marrëveshjet e punës, vlerësimin e progresit dhe ekzaminimin, sëbashku me procedurat për njoftimin e AACK-së. Trajnimi i

njesisë mund të përmbajë elemente të caktuara të trajnimit fillestar e të cilat janë të veçanta për kushtet kombëtare.

Kohëzgjatja e trajnimit të njesisë do të përcaktohet në planin për trajnimin e njesisë. Shkathtësitë e kërkuara do të vlerësohen përmes ekzaminimeve të përshtatshme apo përmes një sistemi për vlerësim të vazhdueshëm, nga ekzaminues dhe vlerësues të aprovuar për kompetencë të cilët do të jenë neutral dhe objektiv në gjykimin e tyre. Për këtë qëllim, AACK do të vendos në vendin e duhur mekanizmat e apelit për të siguruar trajtim të drejtë të kandidatëve.

Pjesa C

Kriteret e trajnimit vazhdues për kontrollorë trafikut ajror

Vlerësimi dhe miratimet e njesisë mbi licencat e kontrollorëve të trafikut ajror do të mbahen valide përmes trajnimit të aprovuar vazhdues, i cili përbëhet nga trajnimi për mirëmbajtjen e shkathtësive të kontrollorëve të trafikut ajror, kurse rifreskimi, trajnimi emergjent dhe, aty ku është e përshtatshme, trajnim linguistik.

Trajnimi vazhduesdo të përbëhet nga kurset teorike dhe praktike, së bashku me simulim. Për këtë qëllim, ofruesi i trajnimit do të vendos skema për kompetencën e njesisë duke i dhënë hollësitat për procese, plotësimin me personel dhe kohën e nevojshme për të ofruar trajnim të përshtatshëm vazhdues dhe për të demonstruar kompetencë. Këto skema do të rishikohen dhe do të aprovohen së paku çdo tri vite.

Kohëzgjatja e trajnimit vazhdues do të vendoset në përputhje me nevojat funksionale të kontrollorëve të trafikut ajror që punojnë në njësi, në veçanti duke marrë parasysh ndryshimet dhe ndryshimet e planifikuara në procedura dhe pajisje, apo duke marrë parasysh kriteret e përgjithshme të menaxhimit të sigurisë.

Kompetenca e secilit kontrollor të trafikut ajror do të vlerësohet në mënyrën e duhur çdo dy vite. Ofruesi i shërbimit të navigacionit ajror do të sigurojë që mekanizmat të zbatohen për garantimin e trajtimit të drejtë tëmbajtësve të licencave kur vlefshmëria e miratimit të tyre nuk mund të zgjatet.

KRITERET PËR ZOTËSI NË GJUHË

Kriteret për zotësi të gjuhës të përcaktuar në nenin 8 janë të aplikueshme për përdorimin e frazeologjive dhe gjuhës së thjeshtë. Për t'i përmbushur kriteret e zotësisë së gjuhës, kandidati për licencë apo mbajtësi i licencës do të vlerësohet dhe duhet të demonstroj përputhje së paku me nivelin operacional (nivelin katër) të shkallës së vlerësimit të zotësisë së gjuhës e përcaktuar në këtë Aneks.

Folësit kompetent duhet të:

- a) komunikojnë në mënyrë efektive vetëm me zë (telefon/radiotelefon) dhe në situata direkte;
- b) komunikojnë për temat e zakonshme, konkrete dhe në lidhje me punën me saktësi dhe qartësi;
- c) përdorin strategji të përshtatshme komunikuese për t'i shkëmbyer mesazhet dhe për t'i njohur dhe zgjidhur keqkuptimet (p.sh. të kontrollojnë, konfirmojnë apo qartësojnë informatat) në kontekst të përgjithshëm apo në lidhje me punën;
- d) trajtojnë me kujdes dhe me një lehtësi relative sfidat gjuhësore që paraqiten nga komplikimi apo paraqitja e papritur e ngjarjeve që ndodhin në kuadër të kontekstit të një situatë rutinë të punës apo detyra komunikuese me të cilën ata janë të njohur; dhe
- e) përdorin dialekt apo aksent i cili është i kuptueshëm për komunitetin aeronautik.

Niveli	Shqiptimi	Struktura	Fjalori	Rrjedhshmëria	Kuptimi	Ndërveprimet
Ekspert 6	Theksi i shqiptimit, ritmi dhe intonacioni, ndonëse mundësisht i ndikuar nga gjuha e parë apo varianti rajonal, pothuajse kurrë nuk pengon lehtësinë e kuptimit.	Edhe struktura bazike dhe ajo komplekse gramatikore dhe llojet e fjalisë kontrollohen mirë në mënyrë të qëndrueshme.	Diapazoni i fjalorit dhe saktësia janë të mjaftueshme për të komunikuar në mënyrë efektive në një llojllojshmëri të gjerë të temave të njohura dhe të panjohura. Fjalori është idiomatik, me nuanca dhe i ndjeshëm për ta regjistruar.	I aftë të flas në gjatësi me një rrjedhënatyrore dhe pa përpjekje. Rrjedha të ndryshme të fjalimit për efekt stilistik, p.sh. për të theksuar ndonjë pikë. Përdor markerë tëpërshtatshëm për ligjërime dhe konektor spontan.	Kuptimi është i qëndrueshëm i saktë në të gjitha kontekstet e hershme dhe përfshinë kuptimin e hollësisëgjuhësore dhe kulturore.	Ndërvepron me lehtësi në pothuajse të gjitha situatat. Është i ndjeshëm në sugjerimet verbale dhe jo verbale dhe i përgjigjet në mënyrë të duhur.

<p style="text-align: center;">I Zgjatur 5</p>	<p>Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, ndonëse i ndikuar nga gjuha e parë apo varianti rajonal, rrallë here pengon lehtësinë e kuptimit.</p>	<p>Strukturat bazë gramatikore dhe llojet e fjalive kontrollohen mirë në mënyrë të qëndrueshme. Synohen strukturat komplekse por me gabime e nganjëherë pengojnë kuptimin.</p>	<p>Diapazoni i fjalorit dhe saktësia janë të mjaftueshëm për të komunikuar në mënyrë efektive në temat e zakonshme, konkrete dhe në lidhje me punën. Parafrazimi është i qëndrueshëm dhe i suksesshëm. Fjalori është idiomatik nganjëherë.</p>	<p>I aftë të flas në gjatësi me një lehtësi relative për temat e njohura, por nuk mund të ndryshon rrjedhën e fjalimit si mjet stilistik. Mund t'i shfrytëzoj markerët e përshtatshëm për ligjërime dhe konektorët.</p>	<p>Kuptimi është i saktë në temat e zakonshme, konkrete dhe në lidhje me punën, dhe kryesisht i saktë kur folësi ballafaqohet me komplikime linguistike apo të situatës apo me një ngjarje të papritur. Është i aftë të kuptoj një sërë llojesh të fjalimeve (dialekte dhe/apo aksentë) apo t'i regjistroj.</p>	<p>Përgjigjet janë të menjëhershme, të përshtatshme dhe informuese. Menaxhon në mënyrë efektive lidhjen folës/dëgjues.</p>
--	--	--	--	---	---	--

<p style="text-align: center;">Operacional 4</p>	<p>Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, ndikohen nga gjuha e parë apo varianti rajonal, por pengojnë vetëm nganjëherë.</p>	<p>Strukturat bazë gramatikore dhe llojet e fjalive përdoren në mënyrë kreative dhe zakonisht kontrollohen mirë. Gabimet mund tëndodhinveçanërisht në rrethana të pazakonta apo të papritura, por rrallë herë pengojnë kuptimin.</p>	<p>Diapazoni i fjalorit dhe saktësia janë zakonisht të mjaftueshëm për të komunikuar në mënyrë efektive në temat e zakonshme, konkrete dhe në lidhje me punën. Mund shpesh të parafrazojnë me sukses kur mungon fjalori në rrethana të pazakonta apo tëpapritura.</p>	<p>Prodhon shtrirje të gjuhës në një ritëm të përshtatshëm. Mund të ketë humbje të herëpashershme të rrjedhshmërisë në kalimin prej fjalimit të ushtruar apo formuluesnë ndërveprim spontan, por se kjo nuk pengon komunikimin efektiv. Mund të shfrytëzoj në mënyrë të kufizuar markerët dhe konektorët. Mbushësit nuk e hutojnë.</p>	<p>Kuptimi kryesisht është i saktë në temat e zakonshme, konkrete dhe në lidhje me punën kur aksenti apo llojlojshmëria e përdorur janë mjaftueshëm të kuptueshëm për përdoruesit e komunitetit ndërkombëtar. Kur folësi ballafaqohet me një komplikim gjuhësor apo rrethanor apo me një ngjarje të papritur, kuptimi mund të jetë më i ngadalshëm apo mund të kërkoj strategji sqarimi.</p>	<p>Përgjigjet janë zakonisht të menjëhershme, të përshtatshme dhe informative. Inicon dhe mirëmban shkëmbime madje edhe kur merret me ngjarje të papritura. Merret në mënyrë adekuate me keqkuptimet e dukshme duke i kontrolluar, konfirmuar apo sqaruar ato.</p>
--	---	--	---	--	--	--

<p style="text-align: center;">Niveli</p>	<p>Shqiptimi</p> <p>Përdor dialekt apo aksent që është i kuptueshëm për komunitetin aeronautik.</p>	<p>Struktura</p> <p>Struktura përkatëse gramatikore dhe llojet e fjalive përcaktohen me funksionet e gjuhës të përshtatshme për detyrën.</p>	<p>Fjalori</p>	<p>Rrjedhshmëria</p>	<p>Kuptimi</p>	<p>Ndërveprimet</p>
--	--	---	-----------------------	-----------------------------	-----------------------	----------------------------

<p style="text-align: center;">Para operacional 3</p>	<p>Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, ndikohen nga gjuha e parë apo varianti rajonal, dhe pengojnë shpeshherë .</p>	<p>Strukturat bazë gramatikore dhe llojet e fjalive të shoqëruara me situatat e parashikueshm e nuk kontrollohen gjithnjë mirë. Gabimet shpeshherë pengojnë kuptimin.</p>	<p>Diapazoni i fjalorit dhe saktësia janë shpeshherë të mjaftueshëm për të komunikuar në temat e zakonshme, konkrete dhe në lidhje me punën, por diapazoni është i kufizuar dhe zgjedhja e fjalëve shpesh e papërshtatshme . Është shpesh i paaftë të parafrazoj me sukses kur mungon fjalori.</p>	<p>Prodhon shtrirje të gjuhës, por pauza dhe frazimi janë shpesh tëpapërshtatshme . Hezitimi apo ngadalësia nëprocedimin e gjuhës mund të parandalojnë komunikim efektiv. Mbushësit.</p>	<p>Kuptimi kryesisht është i saktë në temat e zakonshme, konkrete dhe në lidhje me punën kur aksenti apo llojlojshmëria e përdorur është mjaftueshëm e kuptueshme për përdoruesit e komunitetit ndërkombëtar . Mund të dështoj në kuptimin e komplikimit gjuhësor apo rrethanor apo nga një ngjarje e papritur.</p>	<p>Përgjigjet janë nganjëherë të menjëhershme, të përshtatshme dhe informative. Mund të inicioj dhe mirëmbaj shkëmbime me lehtësi të arsyeshme nëtemat e njohura dhe në situatat e parashikuara. Në përgjithësi është joadekuate kur merret me paraqitje të papritur të ngjarjeve.</p>
---	--	---	--	--	---	--

<p style="text-align: center;">Elementar 2</p>	<p>Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, ndikohen shumë nga gjuha e parë apo varianti rajonal, dhe zakonisht pengojnë lehtësinë e të kuptuarit.</p>	<p>Tregon vetëm kontroll të kufizuar të disa strukturave gramatikore të memorizuara dhe llojeve të fjalive.</p>	<p>Diapazoni i kufizuar i fjalorit që përbëhet vetëm nga fjalët dhe frazat e memorizuara.</p>	<p>Mund të prodhoj thënie shumë të shkurta, të izoluara, të memorizuara me pauza të shpeshta dhe përdorimi i hutuar i mbushësve për kërkimin e shprehjeve dhe artikulimin e fjalëve më pak të njohura.</p>	<p>Kuptimi është i kufizuar në frazat e izoluara të memorizuara kur ato artikuloohen me kujdes dhe ngadalë.</p>	<p>Koha e përgjigjesë të e ngadalshme, dhe shpesh e papërshtatshme . Ndërveprimi është i kufizuar nëshkëmbimet e thjeshta rutinë.</p>
<p style="text-align: center;">Paraelementa 1 1</p>	<p>Performon në një nivel nën nivelin elementar.</p>	<p>Performon në një nivel nën nivelin elementar.</p>	<p>Performon në një nivel nën nivelin elementar.</p>	<p>Performon në një nivel nën nivelin elementar.</p>	<p>Performon në një nivel nën nivelin elementar. .</p>	<p>Performon në një nivel nën nivelin elementar.</p>

ANEKSI IV

KËRKESAT QË DUHET T'I BASHKËNGJITEN CERTIFIKATAVE TË OFRUARA PËR OFRUESIT E TRAJNIMEVE

Duhet të demonstrohet me dëshmi respektimi i kriterëve të referuar në nenin 13 që ofruesit e trajnimit janë të kompletuar me personel dhe të pajisur në mënyrë adekuate dhe veprojnë në një ambient të përshtatshëm për ofrimin e trajnimeve që është e nevojshme për të marrë apo mbajtur licencat për kontrollorët studentët e trafikut ajror dhe licencat e kontrollorëve të trafikut ajror.

Në veçanti ofruesit e trajnimit duhet:

- a) të kenë një strukturë efektive të menaxhimit dhe personel të mjaftueshëm me kualifikime adekuate dhe përvojë për të ofruar trajnim sipas standardeve të përcaktuara në këtë Rregullore;
- b) t'i kenë në dispozicion lokalet, pajisjet dhe akomodimin e përshtatshëm të nevojshëm për llojin e trajnimit që ofrohet;
- c) ta ofroj metodologjinë që do të përdoret për t'i përcaktuar hollësisht e përmbajtjes, organizimit dhe kohëzgjatjes së kurseve të trajnimit, planet e trajnimit të njësisë dhe skemat për kompetencat e njësisë, kjo do të përfshijë ekzaminimet dhe vlerësimet që do të organizohen. Për ato ekzaminime që kanë të bëjnë me trajnimin fillestar, duke përfshirë trajnimin e simulimit, kualifikimet e ekzaminuesve duhet të tregohen në hollësi;
- d) të jap dëshmi për sistemin e menaxhimit të cilësisë të vendosur për monitorimin e respektimit dhe përshtatshmërisë së sistemeve dhe procedurave që siguron që shërbimet e trajnimit të ofruar i plotësojnë standardet e përcaktuara në këtë Rregullore;
- e) të demonstroj se në dispozicion ka fonde të mjaftueshme për të zbatuar trajnimin sipas standardeve të përcaktuara në këtë Rregullore dhe se për

aktivitetet kanë mbulesë të mjaftueshme të sigurimit në përputhje me natyrën e trajnimit të ofruar.

Certifikatat duhet të saktësojnë:

- a) autoritetin kombëtar mbikëqyrës që i lëshon certifikatat;
- b) (emrin dhe adresën) e kandidatit;
- c) llojin e shërbimeve që janë certifikuar;
- d) një deklaratë të kandidatit që i respekton kriteret e përcaktuara në pikën 1; dhe
- e) datën e lëshimit dhe periudhën e vlefshmërisë së certifikatës.

ANEKSI V

KRITERET E PËRMBLEDHURA PËR CERTIFIKATË MJEKËSORE

1. Kriteret

- 1) Ekzaminimi fillestar
- 2) Sistemi Kardiovaskular
 - a) Ekzaminimi
 - b) Shtypja e gjakut
 - c) Sëmundjet e arteries koronare
 - d) Çrregullim në ritëm/ përcjellje
 - e) Të përgjithshme
- 3) Sistemi respirator
 - a) Të përgjithshme
 - b) Çrregullimet
- 4) Sistemi tretës
 - a) Të përgjithshme
 - b) Çrregullimet
- 5) Sëmundjet e metabolizmit, të ushqimit dhe ato endokrinale
- 6) Hematologjia
- 7) Sistemi urinar
- 8) Sëmundjet që transmetohen me anë të marrëdhënieve seksuale dhe infeksionet tjera
- 9) Gjinekologjia dhe obstetrika
- 10) Kriteret muskuloskeletor
- 11) Kriteret psikiatrike dhe psikologjike
 - a) Kriteret psikiatrike
 - b) Kriteret psikologjike
- 12) Kriteret neurologjike
- 13) Kriteret oftalmologjike
- 14) Kriteret e të parit
- 15) Perceptimi i ngjyrës
- 16) Sistemi i otorinolaringologjisë
- 17) Kriteret e të dëgjuarit
- 18) Kriteret dermatologjike

2. Detajet

Certifikata mjekësore do t'i përmbajë këto informata;

- 1) Shtetin ku është lëshuar
 - 2) Numrin e referencës
 - 3) Klasa e certifikatës
 - 4) Emri i plotë dhe mbiemri
 - 5) Ditëlindja
 - 6) Nacionaliteti
 - 7) Data dhe vendi i ekzaminimit fillestar mjekësor
 - 8) Data e elektrokardiografisë së fundit
 - 9) Data e audiometrisë
 - 10) Kufizimet, kushtet dhe/apo ndryshimet
 - 11) AME emri, numri dhe nënshkrimi
 - 12) Data e ekzaminimit të përgjithshëm
 - 13) Data e skadimit
 - 14) Nënshkrimi i kandidatit
-