



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

---

MIRATOHET

MINISTRI I  
PUNËVE PUBLIKE,  
TRANSPORTIT DHE TELEKOMUNIKACIONIT

SOKOL OLLDASHI

**U D H Ë Z I M**

**Nr.21, datë 16.10.2008**

Për

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

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

## **UDHËZOJ :**

### **Hyrje**

# KAPITULLI 1

## 1. Qëllimi

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

## 2. Organet zbatuese

2.1 Ngarkohet DPAC, si organi i ngarkuar edhe me funksionet e Autoritetit Kombëtar Mbikqyres (AKM), të garantojë zbatimin e këtij Udhëzimi.

2.2 DPAC do të mbikqyrë dhe do të garantojë zbatimin me përpikëri të rregullave të vendosura në këtë Udhëzim, nga Ofruesit e Shërbimeve të Navigimit Ajror

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

2.4 Kërkesat do të zbatohen tek:

Departamentet e përcaktuara të Aviacionit Civil, organizmat operative dhe individët e personelit, të cilët nepermjet pajisjeve të MTA të aprovuara për përdorim operacional, garantojnë shërbime.

## 3. Kërkesat e Sigurisë

### 3.1 Kërkesa të Përgjithshme

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

#### 3.2.1 Kërkesa të zbatuara nga DPAC

**DPAC**, është përgjegjëse që:

a) të garantojë mbikqyrjen e përshtatshme dhe të mjaftueshme të rregullave të përcaktuara në këtë udhëzim.

b) të kryejë, pas hulumtimit përkatës mbi një terren të pranueshëm, veprimin rregullues përkatës në përputhje me specifikimet e këtij udhëzimi dhe me dispozitat e OSHNA.

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

Një OSHNA do të:

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

## **4. PËRJASHTIME**

Ne rastin e ekzistencës së rrethanave që bëjnë të pamundur zbatimin e kërkesave të (KRRSE/ESARR) 5, DPAC do të bëjë vlerësimin e tyre dhe me pas do të publikojë zyrtarisht, një dokument përjashtimi, i cili do të garantojë një nivel ekuivalent sigurie.

## **5. Termat e përdorur**

**5.1 Termat dhe shkurtime të përdorura në këtë Udhezim sqarohen në shtojcën A, bashkëlidhur këtij Udhezimi dhe përbejnë pjesë integrale të tij.**

**6. Ky udhezim hyn në fuqi menjëherë.**

## KAPITULLI 2

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

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

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

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

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

DPAC duhet të plotësojë kushtet e mëposhtëme:

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

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

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

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

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

- ii. ketë dhe të mbajë në vazhdimësi njohuri të mjaftueshme të kufijëve përkatës të zbatuara kur kryejnë detyra lidhur me sigurinë;
- i) Në lidhje me Personelin inxhiniero-teknik, duhet të ketë evidenca të dokumentuara mbi masat e marra të mjaftueshmërisë dhe kualifikimeve të personelit për të kryer detyrat e tyre lidhur me sigurinë të cilat duhet t'i vihen në dispozicion DPAC-së kur kërkohet.

Rëndësi e veçantë duhet treguar mbi:

- i. disponueshmërinë e kompetencës së mjaftueshme të personelit të caktuar për detyra operacionale lidhur me sigurinë dhe për pajtueshmërinë me këto kërkesa;
- ii. skemat dhe politikën e kualifikimit;
- iii. kompetencën, specializimin dhe rifreskimin e Personelit Inxhiniero-teknik;
- iv. politikën dhe planet e trainimit;
- v. regjistrat e trainimit të personelit;
- vi. masat e marra për mbikqyrjen e personelit të pakualifikuar.
- j) Personeli Inxhiniero-teknik nuk duhet ndërmarrë detyra të ngarkuara operacionale lidhur me sigurinë nëse është e njohur ose e dyshuar që kushtet fizike apo mendore të individëve i bëjnë ata të papërshtatshëm për të ndërmarrë detyra të tilla.
- k) Nga një pikëpamje sigurie, duhet të përcaktojnë metoda përkatëse për të garantuar që individët e ngarkuar me detyra operacionale lidhur me sigurinë i përmbushin këto kërkesa.
- l) Të gjitha ngjarjet e sigurisë që përfshijnë personelin inxhiniero-teknik pajisjet e menaxhimit të trafikut ajror të aprovuara për përdorim operacional duhet të raportohen tek DPAC.
- m) Të garantojnë që ekzistojnë evidenca, dhe janë dorëzuar tek DPAC siç kërkohet, mbi kualifikimet dhe kompetencën e personelit inxhiniero-teknik për të ekzekutuar detyrat e tyre operacionale lidhur me sigurinë.
- n) Çdo njësi SHTA duhet të garantojnë që personeli inxhiniero-teknik përgjegjës për detyrat lidhur me sigurinë, p.sh. operimi ose mirëmbajtja e pajisjeve të MTA të aprovuara për përdorim operacional, është kompetent për të kryer ato detyra dhe përmbush kërkesat mjekësore të aplikueshme.

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

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



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

#### Kontrollorët e Trafikut Ajror

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

#### Student Kontrollorë Trafikut Ajror

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

## Personeli Inxhiniero - Teknik

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

## **SHTOJCA A**

### **1. TERMA dhe PËRKUFIZIME**

**Ne funksion te ketij Udhezimi termat e meposhtem nenkuptojne:**

<b>Autoriteti Kombëtar Mbikqyrës (AKM).</b>	Eshtë ajo pjesë e DPAC-së e autorizuar nga ky Udhëzim i Ministrit të PPTT si organi kompetent i autorizuar për kryerjen e funksionit të mbikqyrjes së Sigurisë në nivel kombëtar, dhe të Shërbimeve të Trafikut Ajror.
<b>DPAC – Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil</b>	Autoriteti rregullator kompetent në varësi të Ministrisë së Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacioneve dhe është përgjegjës për rregullat dhe rregulloret e sigurisë së aviacionit.
<b>ANTA sh.a.</b>	Një agjensi që është nën vartësinë e Ministrisë së Ekonomisë dhe, Ministrisë së Punëve Publike transportit dhe Telekomunikacionit, dhe është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të Menaxhimit të Trafikut Ajror.
<b>Shërbimet e Navigimit Ajror (SHNA)</b>	Shërbimet e trafikut ajror; komunikimi; shërbimet e navigimit dhe vëzhgimit, shërbimi meteorologjik i navigimit ajror; dhe shërbimin e informacionit aeronautik.
<b>Manaxhimi i Trafikut Ajror (MTA)</b>	Manaxhimi i Trafikut Ajror. Bashkësia e veprimtarisë në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATFM) dhe ato funksione të avionit në ajër të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit.
<b>Ofruesi i shërbimeve MTA [Ref.: SRC-RTF]</b>	Një organizatë përgjegjëse dhe e autorizuar për të siguruar dhe kryer shërbime të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA).
<b>Shërbimi i Trafikut Ajror (SHTA) [Ref.: ICAO Annex 2 &amp; ICAO DOC 9569]</b>	Një term i përgjithshëm që përmbledh shërbimet e ndryshme të informacionit mbi fluturimin, shërbimin e sinjalizimit, shërbimi konsultativ i trafikut ajror, shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (i kontrollit të ajrit, kontrollit të afrimit apo të kontrollit të aerodromit)

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

Një shërbim i siguruar për qëllimin e: a) parandalimit të përplasjeve:  
a. midis avionave dhe  
b. midis avionit dhe objekteve penguese mbi zonën e manovrimit dhe  
b) lehtësimit, mbarëvajtjes së saktë dhe menaxhimit të fluksit të trafikut ajror

**Kërkesat e Përbashkëta.**

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

**Nje Qiell i Vetëm European (QVE)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kerkesat Rregullore të Sigurisë të Eurokontrollit.

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

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

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

**Kërkesë-Rregullorja e Sigurisë**

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

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

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

**Trajnimi në Vendin e punës**

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

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

Një shprehje e përdorur në ESARR 5 me të njëjtin kuptim si “çertifikata e kompetencës dhe liçencës”, “liçencë ose çertifikatë” dhe “liçencë” e përdorur në ICAO Annex 1 dhe Konventën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

**Instruktori i Trajnimit në Vendin e Punës**

Një PITSHTA i kualifikuar me një liçencë PITSHTA të miratuar, me kualifikime që lejojnë poseduesin e saj të ushtrorë aktivitete mirëmbajtëse dhe instaluese në rrethana operationale për të cilën disponon nivelin (klasën) e liçencës .

**Dokumenti fillestar bazë**

Kursi fillestar bazë quhet programi i detajuar

## **Liçenca e PITSHTA**

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

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

## **Kompetenca**

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

## **Miratimi**

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

## **Miratimi i liçencës.**

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

## **Vlefshmëria**

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

## **Vlerësimi mjekësor**

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

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

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

## **Trafik Ajror Operacional (OAT)**

GAT mund të përfshijë edhe avionat ushtarak që zbatojnë rregullat e ICAO.

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

## **SHKURTIME**

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