



Data: 27 Dhjetor 2013

Minutat e mbledhjes për procesin e konsultimit public

Mbledhja filloi në ora 10:00, në zyret e AAC-së.

Pjesëmarrës në mbledhje ishin:

LKIA:

Gokmen Arityo, Drejtor i Operimeve,
Burim Zogjani, Menaxher i Sigurisë,
Nora Grapci, Zyrtar i Sigurisë për Shërbimet Tokësore,
Jeton Istogu, Menaxher i Operimeve të Platformës,
Ersen Shileku, Menaxher i Koordinimit të Aeroportit

AACK:

Burim Dinarama, Drejtor, Departamenti i Aerodromeve,
Eset Berisha, Këshilltar Ligjor, Zyra për Çështje Ligjore dhe Rregullative,
Emir Hiseni, Inspektor, Departamenti i Aerodromeve

Tema: Draft-Rregullorja për trajnimet profesionale të punonjësve dhe punëtorëve tjerë të kontraktuar të aerodromit, ofruesit e shërbimeve tokësore, dhe shfrytëzuesit e shërbimeve të aerodromit të cilët vet i kryejnë shërbimet në tokë.



Nr	Comment	Response
1.	Cili është numri optimal i pjesëmarrësve? (<i>Kreu II, Neni 4, 4.4.4 b)</i>)	Nuk është përgjegjësi e AAC-së të definoj numrin optimal të pjesëmarrësve. Numri optimal varet nga kapacitetet njerëzore (instruktorat dhe mbikqyrësit) dhe lehtësirat (klasa, pajisjet, etj.) që ka në dispozicion organizata trajnuese. Poashtu varet edhe nga specifikat e trajnimit. Numri optimal i pjesëmarrësve duhet të definohet në programin e trajnimit.
2.	Çka të bëhet me rastet e punonjësve që janë p.sh. në pushim të lehonisë? A është e pranueshme trajnimi në vendin e punës për një periudhë të caktuar, apo është e obligueshme që të përsëritet trajnimi komplet? Nëse një punonjës është në pushim të gjatë dhe për shembull nëse thirret çdo muaj të punojë një ditë, a do të jetë kjo e pranueshme? (<i>Kreu III, Neni 5</i>)	<i>Kreu-V</i> do të rishikohet komplet. Është rënë dakord që fjalia “fillimit zyrtar të detyrave të caktuara duhet të marrë pjesë në trajnimin profesional në mënyrë që të rimarrë certifikatën për aftësim profesional” do të zëvendësohet me “fillimit zyrtar të detyrave të caktuara duhet të marrë pjesë në trajnimin në vendin e punës në mënyrë që të ri-validojë certifikatën për aftësim profesional”. Fjala “vazhdimisht” do të rishqyrtohet dhe riformulohet, pasi që mund të jetë e paqartë dhe të hutoj publikun.
3.	Nuk ka shpjegim për organizatat trajnuese brenda një kompanie? Duket se rregullorja është përgatitur për kompani trajnuese të ndara të cilat kanë nevojë për një strukturë organizative përfshirë zyret, manualët e ndryshme, menaxhimin e	Kjo rregullore është e aplikueshme për persona juridik që janë të pranueshëm për të mbajtur trajnime profesionale, përfshirë edhe organizatat si LKIA. Për të aplikuar për aprovim si organizatë trajnuese profesionale, LKIA nuk ka nevojë të regjistrohet si organizatë e ndarë edhe pse duhet të përmbushë kushtet e rregullorës së tanishme. Për mbajtjen e ligjeratave teorike, ushtrimeve praktike dhe trajnimin në vendin e punës, aplikuesi duhet të ketë: udhëheqësin e organizatës, manualin e operimit, punonjësit e administrates (instruktorë dhe mbikqyrës), lehtësirat e nevojshme si zyrat, pajisjet, mjetet e ndryshme, etj. Organizata për trajnime profesionale duhet të bëjë publike “udhëheqësin e organizatës” dhe orarin vjetor për trajnimet profesionale në veb-faqen zyrtare sipas kushteve të kërkuara. Sa i përket shprehjes “undergraduate degree” (<i>Neni 20.3</i>) është sqaruar se niveli akademik varet



	<p>cilësisë, punonjësit e administratës, etj. Si aplikohet kjo për rastin e autoriteteve të aeroportit siç jemi ne: A do të duhet të krijojmë një organizatë të re komplet nëse do të donim të ofrojmë trajnime interne për punonjësit tanë, apo do të draftohet ndonjë rregullore e re për organizatat trajnuese brenda kompanive? <i>(Kreu IV, Neni 17, 18, 19, 20 21 and 25)</i></p>	<p>nga sistemi edukativ i shtetit; në këtë rast “undergraduate degree” do të thotë “niveli Baçelor” “Bachelor's degree”.</p>
4.	<p>A duhet të jetë trajnimi për vozitje në fushën ajrore si opcion, nëse nevojitet për punonjësit e caktuar, apo është obligative për të gjithë punonjësit? A është e mjaftueshme një prezentim nga punonjësit me përvojë të ‘load control-ës’, apo duhet të ketë një kurrikulum të veçantë në lidhje me peshën dhe balancin e aeroplanëve? <i>(Kreu VI, neni 29, h) k)</i></p>	<p>Është rënë dakord që trajnimi për vozitje në fushën ajrore që lihet si kërkesë vetëm për punonjësit që e aplikojnë vozitjen sipas nevojës, dhe jo për të gjithë punonjësit. Trajnimi për peshën dhe balancin e aeroplanit është i nevojshëm. Nuk ka nevojë të ofrohet si trajnim i veçantë: mund të përshihet si temë – informatë bazike në programet tjera trajnuese. Prezentimi i pasojave në rast të gabimeve që lidhen me peshën dhe balancin e aeroplanit është i obligueshëm.</p>
5.	<p>A duhet të ketë ndonjë vëllim specifik të</p>	<p>Rregulloret/procedurat duhet të bazohen nga Programi i Sigurimit (AVSEC).</p>



	<p>rregulloreve/procedurave ose faktorëve të sigurimit të shkëputura nga Programi i Sigurimit, apo do të ketë trajnim të veçantë që do të dalë nga kushtet shtesë nga AAC.</p>	
6.	<p>Cilat trajnime do të jenë të obligueshme përveq trajnimeve obligative të IATA? A do të ketë ndonjë listë specifike të trajnimeve apo kjo listë duhet të përgatitet në përputhje me kërkesat e IATA për Shërbimet Tokësore dhe kërkesat e ICAO për shërbimet e aerodromeve?</p>	<p>Siç është cekur në Nenin 4.5, programi për trajnimet profesionale do të përmisohet dhe plotësohet në përputhje me ndryshimet e legjislacionit në fuqi, manualëve dhe udhëzimeve profesionale, standardet dhe rekomandimet ndërkombëtare, poashtu edhe në përputhje me aplikimin praktik të organizatës dhe teknologjisë së detyrave që lidhen me sigurinë e operimeve të aerodromit për të cilat është dizajnuar trajnimi profesional.</p> <p>AAC-ja do të rishikoj Nenet 28-39.</p> <p>Është rënë dakord që LKIA të dorëzojë një propozim për temat e trajnimeve obligative dhe opcionale (të rekomanduara) për Nenin 33. Është rënë dakord që lista të dorëzohet deri të Hënën, 30.12.2013 në ora 16:00.</p>

Përgatitur nga:

Emir Hiseni