



Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës,

Në mbështetje të nenit 3.5 pika (ii), 15.1 pika (a) dhe (c), 21.2, 78, 79 dhe 80 pika (a) të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës", Viti III, Nr. 28, dt. 4 qershor 2008),

Duke marrë parasysh,

Obligimet ndërkombëtare të Republikës së Kosovës në lidhje me Marrëveshjen Shumëpalëshe për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Europiane të Aviacionit (me tej referuar si "Marrëveshja për HPEA") që nga hyrja e saj përkohshme në fuqi për Kosovën, më 10 tetor 2006,

Revokimin e Direktivës 2006/23 të Parlamentit dhe Këshillit European mbi licencat e Komunitetit të kontrollorëve të trafikut ajror, dt. 5 prill 2006, e cila është bërë pjesë e rendit të brendshëm juridik të Republikës së Kosovës, me anë të Rregullores së AAC-së nr. 04/2008 mbi licencën e kontrollorit të trafikut ajror, dt. 29 dhjetor 2008 dhe Rregullores nr. 13/2010 për ndryshimin dhe plotësimin e Rregullores nr. 04/2008, dt. 1 dhjetor 2010, të dyja të nxjerrura në zbatim të Marrëveshjes për HPEA.

Rregulloren (EC) 216/2008 të Parlamentit dhe Këshillit European për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe për themelimin e Agjencisë Europiane për Sigurinë e Aviacionit, e implementuar në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës në zbatim të Marrëveshjes për HPEA, me anë të Rregullores së AAC-së nr. 03/2009 mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe përgjegjësitë e Agjencisë Europiane të Sigurisë së Aviacionit, dt. 30 tetor 2009, si dhe Rregulloren (EC) 1108/2009 të Parlamentit dhe Këshillit European për ndryshimin e Rregullores (EC) 216/2008 në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të navigacionit ajror dhe revokimin e Direktivës (EC) 2006/23,

Me qëllim të përshtatjes me progresin teknik dhe shkencor lidhur me rregullat për licencat kontrollorëve të trafikut ajror dhe certifikimet tjera që parashihen me Rregulloren e Komisionit të Bashkimit European (EU) nr. 805/2011 për vendosjen e rregullave të hollësishme mbi licencën e kontrollorëve të trafikut ajror dhe certifikimeve tjera në mbështetje të Rregullores (EC) Nr. 216/2008, dt. 10 gusht 2011, dhe zbatimit të saj në kuadër të rendit të brendshëm juridik të Republikës së Kosovës,

Pas përfundimit të procesit të konsultimit publik të palëve të interesuara, konform Udhëzimit Administrativ Nr. 01/2012 për procedurat e konsultimit publik të palëve të interesuara,

Nxjerr këtë:

RREGULLORE Nr. 5/2012
MBI RREGULLAT PËR LICENCËN E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR
DHE CERTIFIKIMET TJERA

Neni 1

Rregullorja e Komisionit të Bashkimit Europian (EU) Nr. 805/2011, dt. 10 gusht 2011 për vendosjen e rregullave të hollësishme mbi licencën e kontrollorëve të trafikut ajror dhe certifikimeve tjera në mbështetje të Rregullores (EC) Nr. 216/2008, (më tej referuar si “Rregullorja e Komisionit”) shpallet e zbatueshme në Republikën e Kosovës. Rregullorja e Komisionit i është bashkëngjitur kësaj Rregulloreje si shtojcë dhe formon pjesën e saj përbërëse.

Neni 2

2.1 Dispozitat e neneve 1 deri 32, pa paragjykim rreth kompetencave të entiteve tjera të Republikës së Kosovës lidhur me nenin 2 paragrafi 3 dhe 4, si dhe shtojca I deri IV e Rregullores së Komisionit janë të zbatueshme në Republikën e Kosovës.

2.2 Në mbështetje të nenit 31.2 dhe në lidhje me dispozitat e nenit 12 të Rregullores së Komisionit, privilegjet e miratimeve për njësi duhet të ushtrohen nga mbajtësit e licencës deri në kufirin e moshës së paraparë me ligjet e zbatueshme në Republikën e Kosovës.

2.3 Çdo dispozitë e amendamenteve të ardhshme të Rregullores së Komisionit, pas futjes së saj në Shtojcën I ose II të Marrëveshjes për HPEA, do të jetë e zbatueshme drejtpërsëdrejti në Republikën e Kosovës.

Neni 3

3.1 Kuptimi i shprehjeve dhe definicioneve të përdorura në këtë Rregullore është i përfshirë në nenin 3 të Rregullores së Komisionit.

3.2 Pavarësisht nga paragrafi 1 i këtij neni, shprehjet "Komuniteti", "ligji i Komunitetit", "legjislacioni i Komunitetit", "Instrumentet e Komunitetit", "Traktati i KE", "aeropot i Komunitetit", "Gazeta Zyrtare e Komuniteteve Europiane", "Gazeta Zyrtare e Bashkimit Europian", "transportues ajror i Komunitetit" dhe "Shtet(e) Anëtar(e)", të cilat mund të referohen në mënyrë të drejtpërdrejtë ose të tërthorazi në Rregulloren e Komisionit, duhet të lexohen në përputhje me Pikat 2 dhe 3 të Shtojcës II të Marrëveshjes për HPEA.

Neni 4

Në rast të interpretimit të Rregullores së Komisionit, do të përdoret versioni origjinal në gjuhën angleze, siç është publikuar në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Europian.

Neni 5

Kjo Rregullore shfuqizon Rregulloren e AAC-së nr. 04/2008 mbi licencën e kontrollorit të trafikut ajror dhe Rregulloren e AAC-së Nr. 13/2010 për ndryshimin dhe plotësimin e Rregullores nr. 4/2008, dt. 1 dhjetor 2010.

Neni 6

Kjo Rregullore hyn në fuqi më 21 dhjetor 2012.

Dritan Gjonbalaj
Drejtore i Përgjithshëm

RREGULLORE E KOMISIONIT (UE) NR. 805/2011**e 10 gushtit 2011****Për vendosjen e rregullave të hollësishme mbi licencën e kontrollorëve të trafikut ajror dhe certifikimeve tjera në mbështetje të Rregullores (KE) Nr. 216/2008 të Parlamentit dhe Këshillit Evropian**

KOMISIONI EVROPIAN,

Duke marrë parasysh Traktatin për
Funksionimin e Unionit Evropian,Duke marrë parasysh Rregulloren (KE) Nr.
216/2008 të Parlamentit dhe Këshillit Evropian
të datës 20 shkurt 2008 për rregullat e
përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe për
themelimin e Agjencionit për Sigurinë e
Aviacionit Evropian, duke revokuar Direktivën e
Këshillit 91/670/EEC, Rregulloren (KE) Nr.
1592/2002 dhe Direktivën 2004/36/EC⁽¹⁾,
veçanërisht Nenin 8c(10) të saj,

Derisa:

- (1) Rregullorja (KE) Nr 216/2008 ka për qëllim themelimin dhe ruajtjen e një niveli uniform të sigurisë së aviacionit civil në Evropë. Kjo Rregullore ofron mjetet për arritjen e kësaj objekte dhe objektivave tjera në fushën e sigurisë së aviacionit civil.
- (2) Zbatimi i Rregullores (KE) Nr. 216/2008, si dhe Legjislacionit për Një Qiell të Vetëm Evropian II (Single European Sky II legislation)⁽²⁾ kërkon krijimin e rregullave më detale zbatuese, veçanërisht atyre që kanë të bëjnë me licencimin e kontrollorëve të trafikut ajror, me qëllim të ruajtjes së një niveli të lart të sigurisë në aviacionin civil në

Evropë, për të arritur standardet më të larta të përgjegjësisë dhe kompetencave, për ngritjen e disponueshmërisë së kontrollorëve të trafikut ajror dhe për promovimin e njohjeve të ndërsjella të licencave duke ndjekur kështu përmbushjen e objektivave për avancimin e përgjithshëm të sigurisë së trafikut ajror dhe kompetencave të punonjësve.

- (3) Kontrollorët e trafikut ajror si dhe personat dhe organizatat tjera të përfshira në trajnimin, testimin, vlerësimin apo kontrollin mjekësor të atyre kontrollorëve të trafikut ajror, duhet të jenë në përputhje me pakon e kërkesave esenciale relevante të përcaktuara në Aneksin Vb të Rregullores Nr. 216/2008. Sipas asaj Rregulloreje, kontrollorët e trafikut ajror si dhe personat dhe organizatat tjera të përfshira në trajnimet e tyre, me respektimin e kërkesave esenciale, do të duhej të certifikohen apo licencohen.
- (4) Licenca e paraparë në Direktivën 2006/23/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian e 5 prillit 2006 mbi licencat e Komunitetit të kontrollorëve të trafikut ajror⁽³⁾ ka dëshmuar të jetë një mjet i suksesshëm në njohjen e rolit të veçant që kontrollorët e trafikut ajror e kanë në ofrimin e kontrollit të trafikut ajror. Krijimi i standardeve të kompetencave në gjithë Evropën ka zvogëluar fragmentimet në këtë fushë duke krijuar kështu një organizim më efikas të punëve brenda kornizës së bashkëpunimit rajonal në rritje mes

¹ OJ L 79, 19.3.2008, p. 1.² Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system (OJ L 300, 14.11.2009, p. 34).³ OJ L 114, 27.4.2006, p. 22.

ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror. Prandaj, ruajtja dhe zbatimi i një skeme të përbashkët të licencimit të kontrollorëve të trafikut ajror në Union, është një element vendimtar në sistemin Evropian të kontrollit të trafikut ajror.

- (5) Direktiva 2006/23/EC është revokuar me Rregulloren Nr. 1108/2009 të Parlamentit dhe Këshillit Evropian ⁽⁴⁾. Sidoqoftë, dispozitat e Direktivës 2006/23/EC vazhdojnë të vlejnjë deri në datën e aplikimit të masave të parapara në Nenin 8c(10) të Rregullores Nr. 216/2008. Kjo rregullore parasheh ato masa.
- (6) Dispozitat e kësaj Rregulloreje reflektojnë një art në vete, duke përfshirë praktikën më të mira dhe të arritura shkencore dhe teknologjike në fushën e trajnimit të kontrollorëve të trafikut ajror. Ato janë hartuar në bazë të Direktivës 2006/23/EC dhe parashohin që Shtetet Anëtare të bëjnë inkorporimin e Standardeve dhe Praktikave të Rekomanduara të përcaktuara me Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar të nënshkruar në Çikago me 7 dhjetor 1944 dhe të Kërkesave Rregullatore të Sigurisë të miratuara nga Organizata Evropiane për Sigurinë e Navigacionit Ajror (Eurocontrol) e themeluar me Konventën Ndërkombëtare të 13 dhjetorit 1960.
- (7) Me qëllim të sigurimit të uniformitetit në aplikimin e procedurave të përbashkëta për licencimin e kontrollorëve të trafikut ajror dhe kërkesave për certifikim mjekësor, procedurat e përbashkëta do të duhej të zbatohen nga ana e autoriteteve kompetente të Shteteve Anëtare dhe aty ku është e mundur, Agjencia Evropiane për Sigurinë e Aviacionit, "Agjencia" dhe të bëjë vlerësimin e përputhshmërisë me këto kritere; Agjencia do të duhej të

hartojë kriteret për certifikim, mjetet e pranueshme për përputhshmëri dhe materialet udhëzuese e gjithë kjo për të lehtësuar uniformitetin e domosdoshëm rregullator.

- (8) Karakteristikat e veçanta të trafikut ajror në Union, thërresin për futjen dhe aplikimin efektiv të standardeve të përbashkëta të kompetencave të kontrollorëve të trafikut ajror të punësuar tek ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror të cilët ofrojnë publikut shërbime të menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbime të navigacionit ajror (ATM/ANS).
- (9) Megjithatë, për aq sa është e mundur, Shtetet Anëtare do të duhej të sigurojnë që shërbimet e ofruara apo ato në dispozicion nga ana e personelit ushtarak për publikun, të ofrojnë një nivel sigurie që është së paku i nivelit që kërkohet me kriteret esenciale të përcaktuara në Aneksin Vb të Rregullores Bazike. Prandaj, Shtetet Anëtare mund edhe të vendosin që të aplikojnë këtë Rregullore për personelin e tyre ushtarak i cili ofron shërbime publike të përmendura në Nenin 1(2)(c) të asaj Rregulloreje.
- (10) Autoritetet që bëjnë mbikqyrjen dhe verifikimin e përputhshmërisë, do të duhej të jenë të pavarur në masë të mjaftueshme, nga ofruesit e shërbimeve të navigacionit dhe ofruesit e trajnimeve. Gjithashtu, autoritetet duhet të jenë në gjendje të kryejnë me efikasitet detyrat e tyre. Autoriteti kompetent i caktuar për qëllim të kësaj Rregulloreje mund të jetë i njejtë organ apo organe të emëruara apo të krijuara sipas Nenit 4 të Rregullores Nr. 549/2004 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të datës 10 mars 2004, për vënien e kornizës për krijimin e Qiellit të Vetëm Evropian ⁽¹⁾ e amendamentuar me Rregulloren Nr. 1070/2009. Për qëllim të kësaj Rregulloreje, Agjencia do të duhej të veprojë si një autoritet

⁴ OJ L 309, 24.11.2009, p. 51

kompetent për lëshimin dhe vazhdimin e certifikatave të organizatave për trajnimin e kontrollorëve të trafikut ajror që gjenden jashtë territorit të Shteteve Anëtare dhe, nëse është e rëndësishme, edhe personelit të tyre.

- (11) Ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror kërkon punonjës me aftësi të larta, aftësitë e të cilëve mund të demonstrohen përmes disa mjeteve. Për kontrollin e trafikut ajror mjet i rëndësishëm është posedimi i një skeme të përbashkët për licencimin e kontrollorëve të trafikut ajror në Union, të duket në formën e një diplome për secilin kontrollor të trafikut ajror individualisht. Vlerësimi në licencë, duhet të tregojë llojin e shërbimeve të trafikut ajror të cilin një kontrollor i trafikut ajror është kompetent të ofrojë. Në të njëjtën kohë, miratimi i vlerësimit, si dokument i përfshirë në licencë, reflekton që të dyja, aftësitë e veçanta të një kontrollori dhe autorizimin nga ana e autoriteteve kompetente për ofrimin e shërbimeve për një sektor të caktuar apo grup të sektorëve. Kjo është pse autoritetet, me rastin e lëshimit të licencës apo vazhdimin e të validitetit të miratimit, duhet të jenë në pozitë për vlerësimin e shkathtësive të kontrollorëve të trafikut ajror. Autoritetet kompetente do të duhej të jenë në gjendje edhe të suspendojnë licencën, vlerësimin apo miratimin, nëse shkathtësitë e një kontrollori vihen në dyshim.
- (12) Duke njohur nevojën për avancimin e mëtejshëm të kulturës së sigurisë, veçanërisht përmes integritetit të raportimeve të besueshme të ndodhive dhe krijimit të thjeshtë një kulture për të mësuar nga këto ndodhi, kjo Rregullore nuk do të duhej të krijojë lidhje automatike mes një ndodhie dhe suspendimit të një licence, vlerësimi apo miratimi. Revokimi i një licence do të duhej mirret në konsiderim si mundësi e fundit për rastet ekstreme.

(13) Me qëllim të ngritjes së besimit të Shteteve Anëtare në sistemet e njëri tjetrit për licencimin e kontrollorëve të trafikut, rregullat e përbashkëta për marrjen dhe ruajtjen e licencave janë të domosdoshme. Prandaj, është me rëndësi, që me qëllim të sigurimit të nivelit më të lart të sigurisë, të vendosen kriteret e njëjta lidhur me trajnimin, kualifikimin, aftësimin dhe qasjen në profesion të kontrollorëve të trafikut ajror. Kjo do të duhej të shpie drejt ofrimit të shërbimeve të sigurta, me kualitet të lart të trafikut ajror dhe të kontribuojë në njohjen e licencës gjithandej Unionit, e me këtë rritjen e lirisë së lëvizjes dhe ngritjen e disponueshmërisë së kontrollorëve të trafikut ajror.

(14) Kjo Rregullore nuk do të duhej të shpie drejt anashkalimit të dispozitave ekzistuese vendore që qeverisin të drejtat dhe obligimet që aplikohen ndaj marrëdhënieve në punë mes një punëdhënësi dhe aplikantëve për kontrollor të trafikut ajror.

(15) Për të krijuar aftësi të krahasueshme në gjithë Unionin, ato nevojitet të strukturohen në një mënyrë të qartë dhe përgjithësisht të pranuar. Kjo ndihmon që të garantohet siguria jo vetëm brenda hapësirës ajrore të një ofruesi të shërbimeve të navigacionit, por veçanërisht gjatë bashkëveprimit mes ofruesve të ndryshëm të shërbimeve.

(16) Gjatë shumë incidenteve dhe aksidenteve, komunikimi luan një rol vendimtar. Prandaj, kjo Rregullore përcakton kriteret detale të njohurisë së gjuhës për kontrollor të trafikut ajror. Ato kërkesa janë bazuar në kërkesat e miratura nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ICAO) dhe ofrojnë mjete për zbatimin e këtyre standardeve të pranuar ndërkombëtarisht. Gjatë caktimit të kriterëve për gjuhë ka nevojë për respektimin e parimeve kundër

diskriminimit, atyre të transparencës dhe proporcionalitetit duke inkurajuar kështu lëvizjen e lirë por edhe ofrimin e sigurisë.

(17) Objektivat e trajnimeve fillestare janë përshkruar në “Specifikimi për KTA Trajnimi Fillestar me Përbajtje Themelore të Përbashkët” të Eurocontrol-it (Eurocontrol’s ‘Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training’) të hartuara me kërkesë të anëtarëve të Eurocontrol-it dhe konsiderohen si standarde të duhura. Për trajnimet e njësisë, mungesa e standardeve të pranueshme përgjithësisht nevojitet të jetë kompensuar përmes një varg masash ku përfshihen aprovimet e ekzaminerëve dhe vlerësuesve të kompetencave të cilët do të duhej të garantojnë standarde të larta të kompetencave. Kjo është shumë më e rëndësishme meqë trajnimet e njësisë janë mjaft të kushtueshme dhe vendimtare sa i përket sigurisë në punë. ICAO ka hartuar standarde edhe për fushat ku nuk ka kritere të përbashkëta Evropiane të trajnimit. Në mungesë të kritereve Evropiane për trajnime Shtetet Anëtare mund të mbështeten në standardet e ICAO-s.

(18) Kriteret Mjekësore janë hartuar me kërkesë të Shteteve Anëtare të Eurocontrol-it dhe janë konsideruar të jenë si standarde të duhura për qëllime të sigurimit të përputhshmërisë me këtë Rregullore. Veçanërisht çështja e certifikatave mjekësore do të duhej të jetë konsistente me Kriteret për Certifikimin Mjekësor të Klasës 3 të Kontrollorëve të Trafikut Ajror të caktuara nga ana e Eurocontrol-it.

(19) Certifikimi i organizatave trajnuese do të konsiderohet, sa i përket sigurisë në punë, si një nga faktorët vendimtar që kontribuojnë në kualitetin e trajnimit të kontrollorëve të trafikut

ajror. Prandaj, është e domosdoshme caktimi i kritereve për organizatat trajnuese. Trajnimet do të duhej shikuar si shërbim i ngjashëm me shërbimet e navigacionit ajror, të cilat po ashtu janë temë e procesit të certifikimit. Kjo Rregullore do të duhej bërë të mundshme certifikimin sipas tipit të trajnimeve, sipas pakos së shërbimeve trajnuese apo sipas pakos për trajnimin dhe shërbimet e navigacionit ajror pa e humbur esencën e karakteristikave të veçanta të trajnimeve.

(20) Kjo Rregullore konfirmon qëndrimin afatgjatë të drejtës së praktikuar nga Gjykata e Drejtësisë së Unionit Evropian në fushën e njohjes reciproke të diplomave dhe lëvizjes së lirë të punonjësve. Parimi i proporcionalitetit ka arsyetuar imponimin e masave për kompensim dhe nxjerrjen e procedurave të duhura për ankimim që përbëjnë parimet bazë që në një formë më të dukshme nevojitet të bëhen të aplikueshme për sektorin e menaxhimit të trafikut ajror. Shtetet Anëtare do të duhej të kishin të drejtën e refuzimit të njohjes së licencave që nuk janë lëshuar në harmoni me këtë Rregullore. Edhe pse kjo Rregullore ka synuar sigurimin e njohjes reciproke të licencave, ajo nuk i rregullon kushtet lidhur me qasjen në punësim.

(21) Profesionin e kontrollorëve të trafikut ajror varet shumë nga zbulimet e reja teknike të cilat thërrasin që shkathtësi të tilla të kontrollorëve rregullisht të përditësohen. Adaptimi i domosdoshëm i kësaj Rregullore në raport me zhvillimet teknike dhe të arriturat shkencore do të duhej të ndiqet me procedurën e duhura të shqyrtimit të kujdesshëm të dhënë në Nenin 5a të Vendimit të Këshillit 1999/468/EC⁽⁵⁾.

¹ OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.

(22) Kjo Rregullore mund të ketë ndikim në praktikën e punëve ditore të kontrollorëve të trafikut ajror. Partnerët shoqëror do të duhej informuar dhe konsultuar në një mënyrë të duhur lidhur me të gjitha masat që kanë implikime të dukshme shoqërore.

Prandaj, partnerët social janë konsultuar brenda procedurës të shpejtë (fast-track) të Agjencisë. Komiteti Sektorial për Dialog i krijuar në kuadrin e Vendimit të Komisionit 98/500/EC i datës 20 maj 1998 mbi themelimin e Komitetit për Dialog Sektorial i cili promovon Dialogun mes partnerëve social në nivel Evropian ⁽⁶⁾² i cili do të duhej konsultuar rregullisht për implementimin e mëtejme të masave që ndërmerren nga ana e Komisionit.

(23) Kushtet e përgjithshme për marrjen e një licence, që deri me tani janë lidhur me moshën, kriteret mjekësore, ato edukative dhe trajnimet fillestare, nuk do të duhej të ndikojnë në bartësit e licencave ekzistuese. Licencat dhe certifikatat mjekësore të lëshuara nga Shtetet Anëtare sipas Direktivës 2006/23/EC do të duhej konsideruar sikur të jenë lëshuar sipas kësaj Rregulloreje me qëllim të garantimit të vazhdimësisë së privilegjeve të licencave ekzistuese dhe të një tranzicionit të rrjedhshëm për të gjithë bartësit e licencave dhe autoriteteve kompetente.

(24) Përjashtimet do të duhej mundësuar, me qëllim të lejimit të aplikimit të vazhdueshëm të praktikave kombëtare të ndryshme, që lidhen me çështjet për të cilat nuk janë caktuar rregulla të përbashkëta gjatë procedurës së përshpejtuar të aplikuar për implementimin e masave të fazës së parë.

(25) Agjencia do të duhej bërë vlerësimin e sistemit Evropian për

licencimin e kontrollorëve të trafikut ajror dhe avancimet e mëtejme të domosdoshme që duhet bërë drejt “qasjes për një sistem të përgjithshëm të aviacionit” dhe vendosjen e përputhshmërisë së plotë me kërkesat esenciale të përshkruara në Aneksin Vb të Rregullores Nr. 216/2008, me synim të dorëzimit të një opinionit para Komisionit duke përfshirë amandamentimet e mundshme të kësaj Rregulloreje.

(26) Një opinion i tillë duhet që të adresojë edhe ato çështje për të cilat gjatë fazës së parë, me rastin e procedurës së përshpejtuar, nuk ka qenë e mundur të nxirren rregullat e përbashkëta në vend të varieteteve të ndryshme nacionale, prandaj është propozuar që, aty ku është e mundur, si masë kalimtare, të ruhet aplikueshmëria e legjislacionit të Shteteve Anëtare.

(27) Masat e parapara në këtë Rregullore bazohen në Opinionin e dhënë nga Agjencia në harmoni me Nenin 17(2)(b) dhe 19(1) të Rregullores Nr. 216/2008.

(28) Masat e parapara në këtë Rregullore bazohen në opinionin e Komitetit të themeluar me Nenin 65 të Rregullores Nr. 216/2008,

KA MIRATUAR KËTË
RREGULLORE:

KAPITULLI I

DISPOZITAT E PËRGJITHSHME

Neni 1

Qëllimi

Qëllimi i kësaj rregulloreje është ngritja e standardeve të sigurisë dhe përmirësimi i operimit të sistemit të kontrollit të trafikut ajror brenda Unionit, përmes lëshimit të licencave për kontrollorët e trafikut ajror duke u bazuar në kriteret e përbashkëta të licencimit.

² OJ L 225, 12.8.1998, p. 27.

*Neni 2***Lënda dhe fushëveprimi**

1. Kjo Rregullore përcakton rregullat e detajizuara për lëshimin, pezullimin dhe revokimin e licencave të kontrollorëve të trafikut ajror dhe kontrollorëve student të trafikut ajror, vlerësimeve mbi shkallën e aftësive të kontrollorëve, miratimet tjera lidhur me to, certifikatave mjekësore dhe të certifikatave të organizatave trajnuese dhe kushteve për vlefshmërinë, vazhdimin, rivlerësimin dhe përdorimin e tyre.
2. Kjo Rregullore duhet të vlejë për:
 - (a) kontrollorët student të trafikut ajror,
 - (b) kontrollorët e trafikut ajror të cilët i ushtrojnë funksionet e tyre brenda fushëveprimit të Rregullores Nr. 216/2008, dhe
 - (c) personat dhe organizatat e përfshira në licencimin, trajnimin, testimin, kontrollin apo vlerësimin mjekësor të aplikantëve në harmoni me këtë Rregullore.
3. Varësisht nga Neni 1(3) i Rregullores Nr. 216/2008, Shtetet Anëtare duhet që, për aq sa është e mundur, të sigurojnë që shërbimet e ofruara apo vënë në dispozicion për publikun nga ana e personelit ushtarak sipas Nenit 1(2) (c) të asaj Rregulloreje, të mundësojnë që niveli i sigurisë të jetë së paku ekuivalent me nivelin e caktuar përmes kritereve esenciale të definuara në Aneksin Vb të asaj Rregulloreje.
4. Me qëllim të arritjes së një niveli të harmonizuar të sigurisë brenda hapësirës ajrore Evropiane, Shtetet Anëtare mund të vendosin që ta aplikojnë këtë Rregullore për personelin e tyre ushtarak i cili ofron shërbime publike sipas dispozitave të Nenit 1(2)(c) të asaj Rregulloreje.

5. Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror brenda fushëveprimit të Rregullores Nr. 216/2008, duhet të ofrohen vetëm nga kontrollorët e trafikut ajror të licencuar në harmoni me këtë Rregullore.

*Neni 3***Përkufizimet**

Për qëllimet e kësaj Rregulloreje, do të vlejnjë përkufizimet në vijim:

1. “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 përsheptimit dhe mirëmbajtjes së rrjedhës së organizuar të trafikut ajror;
2. “Ofrues i shërbimeve të navigacionit ajror” nënkupton secilin entitet privat apo publik që ofron shërbime të navigacionit ajror për trafikun e përgjithshëm ajror;
3. “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;
4. ‘licencë’ nënkupton një certifikatë, më çfarëdo emri që mund të njihet, e lëshuar dhe miratuar në harmoni me këtë Rregullore duke i dhënë të drejtë bartësit të saj ligjor që të ofrojë shërbime të kontrollit të trafikut ajror në përputhje me vlerësimet dhe miratimet të parapara në të;
5. “Gradimi” nënkupton autorizimin e dhënë apo të shoqëruar me një licencë duke u bërë pjesë e saj, ku theksohen kushtet e veçanta, privilegjet apo kufizimet që lidhen me atë licencë;
6. “Miratimi i gradimit” nënkupton autorizimin e dhënë që bëhet pjesë e një licence ku theksohen kushtet e veçanta, privilegjet apo

SHTOJCË E RREGULLORES NR. 5/2012

11.8.2011 EN

Gazeta Zyrtare e Unionit Evropian

L 206/21

- kufizimet e parapara në vlerësimet relevante;
7. “Miratimi i njësisë” nënkupton autorizimin e dhënë që bëhet pjesë e një licence duke përfshirë treguesin e lokacionit të ICAO-s dhe pozitat e sektorëve dhe/apo të punës ku bartësi i licencës është kompetent për të punuar;
 8. “Miratimi i gjuhës” nënkupton autorizimin e dhënë që bëhet pjesë e një licence duke treguar kështu shkallën e përsoshmërisë së gjuhës së bartësit të saj;
 9. “Miratimi i Instruktorëve” nënkupton autorizimin e dhënë që bëhet pjesë e një licence ku tregohen kompetencat e bartësit për të ofruar udhëzime trajnuese gjatë procesit të punës;
 10. “Treguesi i Lokacionit të ICAO-s nënkupton një grup kodesh prej katër letrash të formuluar në përputhje me rregullat e përshkruara nga ana e ONAC-ICAO në doracakun e saj DOC 7910 dhe e caktuar në lokacionin e një stacioni fiks aeronautik;
 11. “sektori” nënkupton një pjesë të hapsirës së kontrollit dhe/apo pjesë e rajonit/hapsirës së sipërme për informata të fluturimit;
 12. “Trajnimet” nënkuptojnë tërësinë e kurseve teorike, ushtrimeve praktike duke përfshirë edhe simulimet, trajnimet gjatë procesit të punës që kërkohen për të zotëruar dhe ruajtur aftësitë për ofrimin e shërbimeve të kualitetit të lart të sigurisë; ato përbëjnë atë si në vijim:
 - (a) trajnimet fillestare që munësojnë trajnime dhe vlerësime bazë për marrjen e një licence studentore,
 - (b) trajnimet e njësisë duke përfshirë edhe trajnimet kalimtare para dhe gjatë procesit të punës për marrjen e një licence për kontrollorët e trafikut ajror,
 - (c) trajnimet e vazhdueshme për të ruajtur miratimet e dhëna të një licence valide,
 - (d) Trajnimet gjatë procesit të punës për instruktorët e trajnimit që mundësojnë marrjen e miratimeve për instruktor,
 - (e) Trajnimet e bartësve të licencave që, në përputhje me Nenin 24, kanë fituar të drejtën të veprojnë si ekzaminer kompetent dhe/apo vlerësues të kompetencave;
 13. “organizatë trajnuese” nënkupton organizatat të cilat janë certifikuar nga ana e autoriteteve kompetente për ofrimin e një apo më shume trajnimeve;
 14. “Skema e Kompetencave për Njësinë” nënkupton skemen e aprovuar e cila tregon metodologjinë sipas së cilës njësia ruan kompetencat e bartësve të saj të licencave;
 15. “Plani i Trajnimeve për Njësinë” nënkupton planin e aprovuar me detajet e proceseve dhe kohës që kërkohet ëpr të mundësuar aplikimin e procedurave të njësisë në vendin që është nën mbikqyrjen e një instruktori për trajnime gjatë procesit të punës.
- Neni 4
- Autoriteti kompetent**
- Për qëllime të kësaj Rregulloreje, autoritet kompetent duhet të jetë autoriteti i emëruar apo themeluar nga secili Shtet Anëtarë, si një autoritet mbikqyrës nacional i tyre me qëllim të marrjes së detyrave të caktuara për një autoritet të tillë sipas kësaj Rregulloreje, duke përjashtuar certifikimin e organizatave trajnuese të parapara në Nenin 27, ku autoritet kompetent si vijon duhet të jetë:
- (a) autoriteti i emëruar apo themeluar nga Shteti Anëtarë ku aplikuesi e ka selinë e vet kryesore operative apo zyret e tij të regjistruara, nëse ka ndonjë të tillë, përveç

nëse është paraparë ndryshe në marrëveshjet bilaterale apo multilaterale mes Shteteve Anëtare apo autoriteteve kompetente;

- (b) Agjencia, në rast se aplikuesi ka selinë e vet kryesore për operime apo, nëse ka, zyret e tij të regjistruara jashtë territorit të Shteteve Anëtare.

KAPITULLI II LICENCAT, GRADIMET DHE MIRATIMET

Neni 5

Aplikimi për marrjen dhe lëshimin e licencave, gradimeve dhe miratimeve

1. Aplikacioni për lëshimin e licencës, vazhdimin e tyre dhe gradimeve dhe/apo të miratimeve duhet të dorëzohet pranë autoritetit kompetent sipas procedurave të caktuara nga ai autoritet.
2. Aplikacioni duhet të shoqërohet me dëshmitë se aplikuesi është i aftë që të veprojë si një kontrollor i trafikut ajror apo si kontrollor student i trafikut ajror në përputhje me kriteret e caktuara në këtë Rregullore. Dëshmitë të cilat demonstrojnë aftësinë e aplikuesit duhet të lidhen me njohuritë, përvojën, aftësitë dhe shkallën e përsosshmërisë gjuhësore të tij/saj.
3. Licenca duhet të përmbajë të gjitha informatat relevante që lidhen me privilegjet e dhëna nga një dokument i tillë dhe duhet të jetë në përputhje me specifikacionet e caktuara në Aneksin I.
4. Licenca duhet të mbetet pronë e personit të cilit i është dhënë dhe i cili duhet ta nënshkruaj atë.

Neni 6

Pezullimi dhe revokimi i licencës, gradimeve dhe miratimeve

Në përputhje me Nenin 22(2):

- (a) një licencë, gradim apo miratim mund të pezullohet kur kompetencat e kontrollorit të trafikut ajror vëhen në dyshim apo në rast të sjelljeve të këqija;
- (b) Licenca mund të revokohet në rastet e pakujdesisë së rëndë apo të keqpërdorimit.

Neni 7

Ushtrimi i privilegjeve që dalin nga licenca

Ushtrimi i privilegjeve të dhëna nga licenca duhet të varet, nga afati i vlefshmërisë së gradimeve, miratimeve dhe certifikatës mjekësore.

Neni 8

Licenca e kontrollorëve student të trafikut ajror

1. Bartësit e licencës së kontrollorit student të trafikut ajror, duhet të jenë autorizuar që të ofrojnë shërbime të kontrollit ajror nën mbikqyrjen e instruktorit për trajnime në vend të punës, në përputhje me gradimin (gradimet) dhe miratimin (miratimet) e vlerësimeve si pjesë përbërëse e licencave të tyre.
2. Aplikuesit për lëshim të një licence të kontrollorit student të trafikut ajror duhet që:
 - (a) të jenë së paku 18 vjeç;
 - (b) të jenë në posedim të së paku një diplome që i mundëson qasje në universitet apo ngjashëm me të apo ndonjë kualifikim tjetër nga shkolla e mesme, që i mundëson të përfundojë trajnimet për kontrollor të trafikut ajror;
 - (c) të kenë përfunduar me sukses trajnimet e aprovuara fillestare që lidhen me gradimin, e

në rast se vlen, edhe miratimin e gradimeve të caktuara në Pjesën A të Aneksit II;

(d) të posedojnë certifikatën mjekësore valide;

(e) të kenë demonstruar një nivel adekuat të përsosshmërisë së gjuhës në përputhje me kriteret e caktuara në Nenin 13.

3. Licenca e kontrollorit student të trafikut ajror duhet të përmbajë miratimin (miratimet) për gjuhën dhe së paku një gradim, dhe nëse është e aplikueshme edhe miratimin e gradimit.

Neni 9

Licenca e kontrollorit të trafikut ajror

1. Bartësit e licencave për kontrollor të trafikut ajror duhet të jenë të autorizuar që të ofrojnë shërbime të kontrollit të trafikut ajror në përputhje me gradimet dhe miratimet në licencat e tyre.

2. Privilegjet e licencës së kontrollorit të trafikut ajror duhet të përfshijnë privilegjet që dalin nga licenca e kontrollorit student të trafikut ajror të caktuara në Nenin 8(1).

3. Aplikuesit për lëshim të licencës së kontrollorit të trafikut ajror duhet që:

(a) të jenë së paku 21 vjeç. Megjithatë, Shtetet Anëtare, në rastet e arsyetuara, mund të parashohin kufij më të ulët të moshës;

(b) të posedojnë licencën e kontrollorit student të trafikut ajror;

(c) të ketë përfunduar planin e aprovuar për trajnimet e njesisë dhe të ketë kaluar me sukses provimet apo gradimet e duhura në përputhje me kriteret e parapara në Pjesën B të Aneksit II;

(d) të posedojnë certifikatë valide mjekësore;

(e) të kenë demonstruar një nivel adekuat të përsosshmërisë së gjuhës në përputhje me kriteret e caktuara në Nenin 13.

4. Licenca e kontrollorit të trafikut ajror duhet të fuqizohet me përfshirjen e një apo më shumë gradimeve dhe vlerësimit relevant, miratimeve për njësi dhe gjuhë me të cilat trajnimi është përfunduar me sukses.

Neni 10

Gradimet e kontrollorëve të trafikut ajror

1. Licencat duhet të përmbajnë një apo më shumë nga gradimet në vijim në mënyrë që të tregojnë llojin e shërbimit të cilin mund ta ofroj bartësi i licencës:

a) Gradimi për Kontroll Vizuel në Aerodrom (Aerodrome Control Visual ADV), i cili duhet të tregoj se bartësi i licencës është i aftë në ofrimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror për trafikun e aerodromit në një aerodrom që nuk i ka të publikuara procedurat për aterrim apo nisje me anë të instrumenteve;

b) Gradimi për Kontroll Instrumental në Aerodrom (Aerodrome Control Instrument ADI), i cili duhet të tregoj se bartësi i licencës është i aftë në ofrimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror për trafikun e aerodromit në një aerodrom që ka të publikuara procedura për aterrim apo nisje me anë të instrumenteve dhe duhet të shoqërohet së paku me njërin prej miratimeve të gradimit të përcaktuara në Nenin 11(1);

c) Gradimi për Kontroll Procedural për Aterrim (Approach Control Procedural APP), i cili duhet të tregojë që bartësi i licencës është i aftë të ofroj shërbim të kontrollit të trafikut ajror për aterrim, nisje apo për avionët transit pa përdorimin e pajisjeve për vëzhgim;

- d) Gradimi për Kontroll të Aterimit me Pajisje për Vëzhgim (Approach Control Surveillance APS), i cili duhet të tregojë që bartësi i licencës është i aftë të ofroj shërbime të kontrollit të trafikut ajror për aterrim, nisje apo për avionët transit me përdorimin e pajisjeve të vëzhgimit dhe duhet të jetë shoqëruar nga së paku një miratim i gradimit të përshkruar në Nenin 11(2);
- e) Gradimi për Kontroll Procedurale të Hapësirës (Area Control Procedural ACP), i cili duhet të tregojë që bartësi i licencës është i aftë të ofroj shërbime të kontrollit të trafikut ajror për avion pa përdorimin e pajisjeve vëzhguese;
- f) Gradimi për Kontrollim të Hapësirës me Pajisje të Vëzhgimit (Area Control Surveillance ACS), i cili duhet të tregojë që bartësi i licencës është i aftë të ofroj shërbime të kontrollit të trafikut ajror për avion me përdorimin e pajisjeve të vëzhgimit dhe duhet të shoqërohet nga së paku një miratim i gradimit të përshkruar në Nenin 11(3).
2. Bartësi i një gradimi i cili nuk i ka ushtruar privilegjet që shoqërohen me atë gradim gjatë çfarëdo periudhe të katër viteve të njëpasnjëshme mundet të fillojë trajnimet për njësinë në atë gradim vetëm pas vlerësimit të duhur nëse personi në fjalë vazhdon t'i përmbushë kushtet e atij gradimi dhe pas përmbushjes së kriterëve nga cilido trajnim që ka rezultuar nga një vlerësim i tillë.

Neni 11

Miratimet e gradimeve

1. Gradimi për Kontroll Instrumental në Aerodrom(ADI) duhet të bartë në vete së paku një nga miratimet në vijim:
- a) Miratimi për Kontroll nga Kulla (Tower Control TËR), i cili duhet të tregojë që bartësi 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), i cili duhet të tregojë që bartësi i licencës është i aftë të ofroj kontroll të lëvizjes në tokë;
- c) Miratimi për Vëzhgimin e Lëvizjes në Tokë (Ground Movement Surveillance GMS), jepet si dokument shtesë i miratimit për Kontroll të Lëvizjes në Tokë apo i miratimit për kontroll nga kulla, i cili duhet të tregojë që bartësi është i aftë të ofroj kontroll për lëvizje në tokë me ndihmën e sistemeve udhëzuese për lëvizje në sipërfaqen e aerodromit;
- d) Miratimi i Kontrollit Ajror (Air Control AIR), i cili duhet të tregojë që bartësi i licencës është i aftë të ofroj kontroll ajror;
- e) Miratimi i Kontrollit të Aerodromit me Radar (Aerodrome Radar Control RAD), jepet si dokument shtesë i miratimit për Kontroll Ajror apo miratimit për Kontroll nga Kulla, i cili duhet të tregojë që bartësi i licencës është i aftë të ofroj kontroll për aerodrom me ndihmën e pajisjeve të vëzhgimit me radar.
- Gradimi për Kontroll të Aterimit me Pajisje të Vëzhgimit (APS) duhet të bartë në vete së paku një nga miratimet në vijim:
- a) Miratimi për Radar (Radar RAD), i cili duhet të tregojë që mbajtësi i licencës është i aftë të ofroj shërbime të kontrollit të aterimit duke i përdorur pajisjet primare dhe/apo sekondare të radarit;
- b) Miratimi për Aterim Preciz me anë të Radarit (Precision Approach Radar PAR), që shoqërohet me dokumentin shtesë të miratimit

për Radar, duhet të tregoj që mbajtësi i licencës është i aftë të ofroj atertime precize të kontrolluara nga toka duke përdorur pajisjet e radarit për aterrim preciz për avionët në pjesën finale të aterrimit drejt pistës;

c) Miratimi për Aterrim me Pajisje të Vëzhgimit me Radar (Surveillance Radar Approach SRA) që jepet si dokument shtesë i miratimit përdorur radar, duhet të tregoj që mbajtësi i licencës është i aftë të ofroj atertime jo-precize të kontrolluara nga toka duke i përdorur pajisjet e vëzhgimit për avionët në pjesën finale të aterrimit drejt pistës;

d) Miratimi për Vëzhgim të Varur Automatik (Automatic Dependent Surveillance -ADS) i cili duhet të tregoj që bartësi i licencës është i aftë të ofroj shërbime për kontroll të aterrimit duke përdorur vëzhgimin e varur nga automatika;

e) Miratimi për Kontroll në Terminal (Terminal Control TCL), që jepet si dokument shtesë me miratimet për Radar apo Vëzhgim të Varur nga Automatika, duhet të tregoj që bartësi i licencës është i aftë të ofroj shërbime të kontrollit të trafikut ajror duke përdorur cilëndo pajisje për vëzhgim të avionit që operon në ndonjë hapësirë të veçantë të terminalit dhe/apo sektorëve të afërt.

3. Gradimi për Kontroll të Hapësirës me Pajisje të Survejimit(ACS) duhet të bart në vete së paku një nga miratimet në vijim:

a) Miratimi i radarit (RAD), i cili duhet të tregoj që bartësi i licencës është i aftë të ofroj shërbime të kontrollit ajror duke përdorur pajisjet e vëzhgimit me radar;

b) Miratimi i Vëzhgimit të Varur Automatik(ADS), duhet të tregoj që bartësi i licencës është i aftë të ofroj shërbime të kontrollit ajror duke përdorur vëzhgimin që varet nga pajisjet automatike;

c) Miratimi i Kontrollit në Terminal (TCL) që jepet si dokument shtesë i miratimeve për

Vëzhgim të Varur nga pajisjet Automatike apo me Radar, duhet të tregoj që bartësi i licencës është i aftë të ofroj shërbime të kontrollit të trafikut ajror duke përdorur cilëndo nga pajisjet për vëzhgimin e avionit që operon në ndonjë hapësirë të veçantë të terminalit dhe/apo sektorëve të afërt;

Miratimet për Kontrollin Oqeanik (OCN) të cilat duhet të tregojnë që bartësi është kompetent për orfimin e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror për avionët që operojnë në Hapsirën e Kontrollit Oqeanik.

Bartësi i një miratimi të gradimeve i cili nuk ka ushtruar privilegjet që shoqërohen me dokumentin për miratimin e gradimeve për çdo periudhë prej katër viteve të njëpasnjëshme mund të fillojë me trajnimet e njësisë për atë miratim të gradimit vetëm pas vlerësimit të duhur nëse personi në fjalë vazhdon të përmbush cilëndo nga kriteret e trajnimit që dalin nga ky vlerësim.

Neni 12

Miratimet për Njësi

1. Miratimet për njësi duhet të tregojnë se bartësi i licencës është kompetent për ofrimin e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror për një sektor të caktuar, grup të sektorëve apo pozita të vendeve të punës që janë nën përgjegjësinë e një njësie që ofron shërbime të trafikut ajror.

2. Miratimet për Njësitë duhet të vlejnjë për një periudhë fillestare prej 12 muajsh.

3. Vlefshmëria e miratimeve për njësinë e caktuar duhet të vazhdohet për një periudhë pasuese prej 12 muajsh përtej periudhës së paraparë në paragrafin 2, nëse ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror i demonstroi autoritetit kompetent se:

a) aplikuesi ka ushtruar privilegjet e licencës gjatë një numri minimal të orëve siç është paraqitur në skemen e aprovuar për kompetencat e njësisë gjatë 12 muajve të kaluar.

b) kompetenca e aplikuesit është vlerësuar në përputhje me Pjesën C të Aneksit II dhe

c) aplikuesi posedon certifikatën valide mjekësore.

Për aplikim të pikës (a) nga paragrafi i parë, njësitë operationale brenda ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror, duhet mbajtur të dhënat për orët efektive të punuara në sektor, grup të sektorëve apo nëpër vendet e punës për secilin bartës të licencës që punon në njësi, dhe me kërkesë të autoritetit kompetent këto të dhëna duhet ti vë në dispozicion.

4. Numri minimal i orëve të punës, duke lënë anash detyrat e instruksioneve të dhëna, që kërkohen për të ruajtur validitetin e miratimit për njësi mund të zvogëlohet për numrin e orëve të punuara nga instruktorët e trajnimeve gjatë procesit të punës në raport me kohën e shpenzuar për të ofruar instruksione për vendet e punës për të cilat vlen vazhdimi ashtu siç është paraqitur në skemën e aprovuar të kompetencave të njësisë.

5. Me pushimin e validitetit të miratimit të njësisë, duhet që plani për trajnime të njësisë të përmbushet me sukses duke mundësuar kështu vazhdimin e validitetit të miratimit.

Neni 13

Miratimi për gjuhën

1. Kontrollorët e trafikut ajror dhe kontrollorët student të trafikut ajror nuk duhet të ushtrojnë privilegjet që dalin nga licencat e tyre, nëse nuk posedojnë miratimin për gjuhën angleze.

2. Shtetet Anëtare mund të imponojnë kriteret për gjuhën vendore kur një gjë e tillë shihet e domosdoshme për shkaqet e sigurisë.

Kriteret e tilla duhet të jenë jo-diskriminuese, proporcionale dhe transparente, për çka duhet të njoftohet Agjencia pa ndonjë vonesë.

3. Për qëllime të paragrafëve 1 dhe 2, aplikuesi për marrjen e miratimit për gjuhë duhet të demonstrrojë së paku nivelin operational (niveli i katërt) i përsosshmërisë së gjuhës për të dy katëgorite, atë të përdorimit të frazeologjisë dhe gjuhën e zakonshme.

Për ta bërë një gjë të tillë aplikanti duhet që:

(a) të komunikojë në mënyrë efikase në pjesën me zë (voice-only) (telefona/radiotelefoni) dhe në situatat ballë për ballë me njerëzit;

(b) të komunikojë qartë dhe me saktësi për temat e zakonshme, konkrete që lidhen me punën e tij/saj;

(c) të përdorë strategji të duhur të komunikimit gjatë shkëmbimit të mesazheve dhe të njohë dhe zgjidhë keqkuptimet të kontestit të përgjithshëm apo që lidhen me punën.

(d) të përballet me sukses dhe një lehtësi relative me sfidat gjuhësore që shfaqen gjatë komplikimeve apo ndryshimeve të papritura të ngjarjeve brenda kontekstit të situatave të zakonshme në punë apo gjatë detyrave komunikuese të cilat ata përndryshe i njohin dhe

(e) të përdorë dialektin apo aksentin i cili është i qartë për komunitetin e aeronautikës.

4. Niveli i përsosshmërisë së gjuhës duhet të përcaktohet në përputhje me shkallët e vlerësimit, të paraqitura në Aneksin III.

5. Pavarësisht nga paragrafi 3, për nivelet e larta (niveli 5) të shkallëve për vlerësimin e përsosshmërisë së gjuhës të paraqitura në

Aneksin III, gjatë aplikimit të paragrafëve 1 dhe 2, nga ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror, për shkak të rrethanave operacionale të gradimeve apo miratimeve mund të kërkohet autorizimi i një niveli më të lartë të gjuhës për arsye të domosdoshme sigurie. Një kriter i tillë duhet të jetë jodiskriminues, proporcional dhe transparent dhe i arsyetuar në mënyrë objektive nga ana e ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror, i cili dëshiron që të aplikojë shkallë më të lartë të përsosshmërisë së gjuhës dhe të aprovet nga ana e autoritetit kompetent.

6. Përsosshmëria e gjuhës së një aplikuesi duhet që rregullisht dhe formalisht të vlerësohet gjatë intervaleve të caktuara. Përveç për aplikuesit që kanë demonstruar nivel të ekspertit (niveli 6) në shkathtësitë e gjuhës sipas Aneksit III, aktet e miratimit për gjuhën duhet të vlejnjë dhe të kenë mundësi vazhdimi për një periudhë prej:

- (a) tri vitesh nëse niveli i demonstruar, në përputhje me Aneksin III, është i nivelit operacional (niveli katër) apo
- (b) gjashtë vite nëse niveli i demonstruar, në përputhje me Aneksin III, është niveli i avancuar (niveli pesë).

7. Shkathtësitë e gjuhës duhet të demonstrohen përmes certifikatës së lëshuar pas procedurës vlerësimit objektive dhe transparent të aprovuar nga autoriteti kompetent.

Neni 14

Miratimet për Instruktorë

1. Poseduesi i një miratimi për instruktorë duhet të autorizohet që të ofrojë trajnime në punë dhe mbikqyrje në vendin e punës për fushat që mbulohen në një miratim valid për njësinë.

2. Aplikuesit për lëshimin e një miratimi për instruktorë duhet që:

- (a) të posedojnë licencë të kontrollorëve të trafikut ajror;
- (b) të kenë ushtruar privilegjet që dalin nga licenca e kontrollorëve të trafikut ajror gjatë periudhës pararendëse prej së paku një viti apo me kohëzgjatje të tillë siç është caktuar nga autoriteti kompetent në mbështetje të gradimeve dhe miratimeve për të cilat janë dhënë instruksionet dhe
- (c) të kenë përmbyshur me sukses një kurs trajnimi të aprovuar për instruktor gjatë procesit të punës gjatë të cilit, përmes ekzaminimeve përkatëse, janë vlerësuar shkathtësitë pedagogjike dhe njohuritë e kërkuara.

3. Miratimi për instruktor duhet të vlejnjë për një periudhë prej tri vitesh, me mundësi vazhdimi.

KAPITULLI III

CERTIFIKIMI MJEKËSOR

Neni 15

Aplikimi për certifikatë dhe lëshimi i saj

- 1. Aplikacionet për lëshimin, rivlefshmërinë dhe vazhdimin e certifikatave mjekësore duhet të dorëzohen pranë autoritetit kompetent në përputhje me procedurat e caktuara nga ai autoritet.
- 2. Certifikatat mjekësore duhet të lëshohen nga ndonjë organ kompetent mjekësor apo nga aero ekzaminerët mjekësor apo aero qendrat mjekësore të aprovuara nga ai autoritet.
- 3. Lëshimi i certifikatave mjekësore duhet të jetë konsistent me dispozitat e Aneksit I të Konventës së Çikagos mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe me Kërkesat për Certifikim Evropian Mjekësor Klasa 3 të

Kontrollorëve të Trafikut Ajror të përcaktuar nga EUROCONTROL-i.

4. Autoritetet kompetente duhet të sigurojnë që të vendosen procedurat për rishqyrtim dhe ankimim efektiv duke përfshirë edhe këshilltarë të pavarur mjekësor.

Neni 16

Validiteti i certifikatave mjekësore

1. Certifikatat mjekësore duhet të vlejnjë për periudhat në vijim:
 - (a) 24 muaj derisa kontrollorët e trafikut ajror të mbushin moshën 40 vjeçare;
 - (b) 12 muaj pas moshës 40 vjeç;
2. Periudhat e përmendura në paragrafin 1 duhet llogaritur nga data e ekzaminimit mjekësor, për rastet e lëshimit dhe vazhdimit për herën e parë, dhe nga data e skadimit të certifikatës paraprake mjekësore në rastin e rivlefshmërisë.
3. Ekzaminimet për rivlefshmërinë e certifikatës mjekësore mund të fillojnë deri në 45 ditë para datës së skadimit të certifikatës mjekësore.
4. Në rast se kontrollori i trafikut ajror nuk hyn në ekzaminim për rivlefshmëri deri në datën e skadimit, atëherë duhet të kërkohet ekzaminim për vazhdimin e saj.
5. Certifikata mjekësore mund të kufizohet, pezullohet apo revokohet në çdo kohë nëse gjendja shëndetësore e bartësit të saj e kërkon një gjë të tillë.

Neni 17

Rënia e gjendjes shëndetësore

1. Bartësit e licencave duhet që:

a) të mos ushtrojnë privilegjet e licencave të tyre asnjëherë kur janë në dijeni për rënien në gjendje shëndetësore të tyre, gjë e cila mund të iu pamundësoj ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

b) të njoftojnë ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror relevant, se janë në dijeni për përkeqësimin e gjendjes shëndetësore apo që janë në ndikimin e ndonjë substance apo medikamenti psikoaktiv të cilat i pamundësojnë ushtrimin e sigurt të privilegjeve të licencës.

2. Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të nxjerrin procedurat për menaxhimin e ndikimit operacional nga rastet me përkeqësim të gjendjes shëndetësore dhe duhet të informojnë autoritetin kompetent kur një bartës i licencës është vlerësuar të ketë përkeqësim të gjendjes shëndetësore.
3. Procedurat e përmendura në paragrafin (2) duhet të aprovohen nga ana e autoritetit kompetent.

KAPITULLI IV

KRITERET PËR ORGANIZATAT TRAJNUESE

Neni 18

Certifikimi i organizatave trajnuese

1. Aplikacionet nga organizatat trajnuese duhet të dorëzohen pranë autoriteteve kompetente në përputhje me procedurat e caktuara nga ai autoritet.
2. Organizatat trajnuese duhet të demonstrojnë me fakte se kanë kuadrin dhe pajisjet adekuate si dhe operojnë në një mjedis të duhur për ofrimin e trajnimeve të domosdoshme për marrjen apo mbajtjen e licences për kontrollorë student të trafikut ajror dhe asaj për kontrollorë të trafikut ajror.

3. Organizatat trajnuese duhet t'u japin qasje çdo personi të autorizuar nga autoriteti kompetent në objektet relevante, me qëllim të ekzaminimit të shënimeve, të dhënave, procedurave apo materialeve tjera relevante për ekzekutimin e detyrave që dalin nga autoriteti kompetent.

Neni 19

Sistemi menaxherial i organizatave trajnuese

Organizatrat trajnuese duhet që:

- i. a) të kenë një sistem efikas menaxherial dhe personel të mjaftueshëm me kualifikime dhe përvojë adekuate për ofrimin e trajnimeve². sipas kësaj Rregullore;
- ii. b) qartë të definojnë linjat llogaridhënese për siguri në punë në gjithë organizatën trajnuese të aprovuar duke përfshirë llogaridhënien direkte për sigurinë në punë të pjesës së menaxhmentit të lart;
- c) të kenë në dispozicion objektet, pajisjet dhe akomodimin e domosdoshëm në përputhshmëri me trajnimet e ofruara;
- d) të ofrojnë dëshmi për kualitetin e sistemit menaxhues si pjesë e sistemit menaxhues të vendosur për monitorimin e përputhshmërisë dhe përshtatshmërisë së sistemit me procedurat të cilat sigurojnë që shërbimet e trajnimit të ofruara përmbushin kriteret e caktuara në këtë Rregullore;
- e) parashofin një sistem për ruajtjen e shënimeve i cili mundëson ruajtjen adekuate dhe mundësinë e gjurmimit të besueshëm të aktiviteteve relevante;
- f) demonstronjë se kanë fonde të mjaftueshme në dispozicion për kryerjen e trajnimeve sipas kësaj Rregulloreje dhe që aktivitetet kanë mbulesë të mjaftueshmë të sigurimit^a. sipas natyrës se trajnimeve të ofruara.

Neni 20

Kriteret për kurset e trajnimit, planeve për trajnimet fillestare dhe ato të njësisë dhe skemat e kompetencës për njësitë

1. Organizatat trajnuese duhet t'i ofrojnë autoritetit kompetent metodologjinë që ato do të përdorin për hartimin e detajeve mbi përmbajtjen e kurseve të trajnimit, organizimin dhe kohëzgjatjen e tyre, e ku është e nevojshme edhe planet për trajnimin e njësisë dhe skemave për aftësitë e nevojshme të njësisë.

E gjithë kjo duhet të përfshijë edhe formën e organizimit të ekzaminimeve dhe vlerësimeve përkatëse. Për ekzaminimet që lidhen me trajnimet fillestare duke përfshirë edhe simulimin, nevojitet që të tregohen në detaje kualifikimet e ekzaminerëve dhe vlerësuesve të caktuar.

KAPITULLI V

KRITERET PËR AUTORITETET KOMPETENTE

Neni 21

Pavarësia e autoritetit kompetent

1. Autoritetet kompetente duhet të jenë të pavarura nga ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror dhe nga organizatat trajnuese. Një pavarësi e tillë duhet të arrihet përmes ndarjes së duhur, së paku në nivel funksional, mes autoritet kompetent dhe ofruesve të tillë të shërbimeve. Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë që autoritetet kompetente të ushtrojnë pushtetin e tyre në mënyrë të paanshme dhe transparente.
2. Shtetet Anëtare duhet të njoftojnë Agjencinë për emrat dhe adresat e autoriteteve kompetente si dhe ndryshimet e mundshme lidhur me to.

Neni 22

Detyrat e autoriteteve kompetente

1. Me qëllim të sigurimit të nivelit të kompetencave të pashmangshme për kontrollorët e trafikut ajror dhe me qëllim që ata të përmbushin detyrat e tyre sipas standardeve të larta për sigurinë në punë, autoritetet kompetente duhet të mbikqyrin dhe monitorojnë trajnimet e tyre.

2. Detyrat e autoriteteve kompetente duhet të përfshijnë:

(a) lëshimin dhe revokimin e licencave, shkallën e gradimit dhe miratimet për të cilat janë kryer trajnime dhe vlerësime relevante në kuadrin e përgjegjësisë të autoriteteve kompetente;

(b) rivlerësimin, vazhdimin dhe pezullimin e shkallës së gradimit dhe miratimit, privilegjet e të cilave janë ushtruar në kuadrin e përgjegjësisë së autoritet kompetent;

(c) certifikimin e organizatave trajnuese;

(d) aprovimin e kurseve të trajnimit, planeve për trajnimin e njësive dhe skemave e aftësive përkatëse të njësive;

(e) aprovimin e ekzaminerëve apo vlerësuesve të aftësive;

(f) monitorimin dhe auditimin e sistemeve trajnuese

(g) vendosjen e mekanizmave të duhur për ankimime dhe rishqyrtime;

(h) aprovimin e nevojës për nivelet e zgjeruara (niveli pesë) të përsosshmërisë së gjuhës sipas Nenit 13(5);

(i) aprovimin e procedurave që lidhen me rënien e gjendjes shëndetësore sipas Nenit 17(3).

Neni 23

Lëshimi dhe mbajtja e licencave, shkallës së gradimit, miratimeve dhe certifikatave

Autoriteti kompetent duhet të caktojë procedurat për aplikim për licenca, vazhdimin dhe rivlerësimin e tyre, shkallët e gradimeve shtesë, miratimeve dhe certifikatave mjekësore.

Pas pranimit të aplikacioneve, autoriteti kompetent duhet të vërtetojë nëse aplikuesi përmbush kriteret e kësaj Rregulloreje.

Nëse shihet se aplikuesi i përmbush kriteret e kësaj Rregulloreje, atëherë autoriteti kompetent duhet t'i lëshojë licencën, vazhdojë apo bëjë rivlerësimin e licencës relevante, shkallën e gradimit shtesë, miratimeve apo certifikatave mjekësore.

Licenca e lëshuar nga autoriteti kompetent duhet të përmbajë pikat e caktuara në Aneksin I.

5. Nëse licenca është lëshuar në një gjuhë tjetër nga ajo angleze, atëherë ajo duhet të përmbajë përkthimin në gjuhën angleze të pikave të caktuara në Aneksin I.

Neni 24

Vlerësimi i kompetencës

1. Autoritetet kompetente duhet të aprovojnë bartësit e licencave të cilët kanë fituar të drejtën që të veprojnë si ekzaminer apo vlerësues të kompetencave për njësitë dhe trajnime të vazhdueshme.

2. Aprovimi duhet të jetë valid për një periudhë prej tri vitesh me mundësi vazhdimi.

Neni 25

Ruajtja e shënimeve

Autoritetet kompetente duhet të sigurojnë që një bazë e të dhënave të mirëmbahet si duhet duke

shënuar kompetencat e të gjithë bartësve të2. licencave që janë nën përgjegjësinë e tyre dhe të datave valide për vlefshmërinë e tyre.

Neni 26

Shkëmbimi i informatave

Me gjithë respektin ndaj parimeve për konfidencialitet të përmendura në Nenin 15(3) të Rregullores Nr. 216/2008, autoritetet kompetente duhet të shkëmbejnë informatat e duhura dhe duhet të ndihmojnë njëra tjetrën duke siguruar kështu aplikimin efektiv të kësaj Rregulloreje sidomos për rastet që kanë të bëjnë4. me lëvizjen e lirë të kontrollorëve të trafikut ajror brenda Unionit.

Neni 27

Procedurat e certifikimit të organizatave trajnuese

1. Autoritetet kompetente duhet të caktojnë procedurat e aplikimit, lëshimit dhe mbajtjes së vlefshmërisë së certifikatave të organizatave trajnuese. 5.
2. Autoritetet kompetente duhet të lëshojnë certifikata kur organizata trajnuese aplikante përmbush kriteret e caktuara në Kapitullin IV. 1.
3. Certifikata mund të lëshohet për çdo lloj të trajnimit apo në kombinim me shërbimet tjera të navigacionit ajror, me ç'rast lloji i trajnimit dhe lloji i shërbimit të navigacionit ajror duhet të certifikohen si një pako e shërbimeve.
4. Certifikata duhet të specifikojë informatat nga Aneksi IV. 2.

Neni 28

Monitorimi i aktiviteteve të organizatave trajnuese dhe atyre zbatuese

1. Autoritetet kompetente duhet të monitorojnë përputhshmërinë me kriteret dhe kushtet që i bashkangjiten certifikatave të organizatave4. trajnuese. 5.

Autoritetet kompetente duhet të bëjnë auditimin e rregullt të organizatave trajnuese me qëllim të garantimit të përputhshmërisë efektive me standardet e caktuara në këtë Rregullore.

Përveç auditimeve të rregullta, autoritetet kompetente mund të bëjnë inspektime të paparalajmëruara për të kontrolluar përputhshmërinë me kriteret e caktuara në këtë Rregullore.

Nëse një autoritet kompetent gjen se bartësi i certifikatës së organizatës trajnuese nuk është duke i përmbushur më kriteret apo kushtet e bashkangjitura në certifikatën e tij, atëherë ai duhet të ndërmerr masat e duhura sanksionuese të cilat mund të përfshijnë edhe tërheqjen e certifikatës.

Certifikatat e lëshuara sipas dispozitave të kësaj Rregulloreje duhet të njihen në mënyrë të dyanshme.

Neni 29

Njohja e licencave

Shtetet Anëtare duhet të njohin licencat e kontrollorëve të trafikut ajror dhe ato të kontrollorëve student të trafikut ajror dhe shkallën e gradimeve, miratimet e shkallëve të vlerësimeve dhe miratimet për gjuhën si dhe certifikatat shoqëruese mjekësore të lëshuara nga Shtetet tjera Anëtare në harmoni me këtë Rregullore.

Megjithatë, nëse një Shtet Anëtar ka ofruar kufizime më të ulëta të moshës se sa moshë 21 vjeçare e paraparë në Nenin 9(3), atëherë për territorin e Shtetit Anëtar i cili ka lëshuar licencën duhet të kufizohet e drejta për ushtrimin e privilegjeve të bartësit të licencës për kontrollorë të trafikut ajror deri në arritjen e moshës 21 vjeçare.

Në rastet kur një bartës i licencës ushtron privilegjet e licencës në një Shtet Anëtar tjetër

nga vendi ku është lëshuar licenca, atëherë 1. bartësi i licencës duhet të ketë të drejtën të ndërroj licencën e tij/saj për një licencë të lëshuar në një Shtet Anëtar ku privilegjet ushtrohen pa imponimin e kushteve shtesë.

- 6.
7. Për të dhënë një miratim për njësinë e caktuar, autoriteti kompetent duhet të kërkojë nga aplikanti që të përmbush kushtet e veçanta që shoqërohen me këtë miratim duke specifikuar 2. njësinë, sektorin apo pozitën e vendit të punës. Gjatë vendosjes së planit për trajnimet e njësisë, organizata trajnuese duhet të bëjë llogari të duhur për kompetencat e fituara dhe përvojën e aplikantit.
8. 2. Autoriteti kompetent duhet të aprovojë apo refuzojë planin për trajnimet e njësisë që përmban trajnimet e propozuara për aplikantin jo më vonë se gjashtë javë pas presantimit të fakteve, pa paragjykuar vonesat që dalin nga 3. ndonjë ankesë që mund të del. Autoriteti kompetent duhet të sigurojë që parimet kundër diskriminimit dhe proporcionalitetit të respektohen.

KAPITULLI VI

DISPOZITAT PËRFUNDIMTARE

Neni 30

Përputhshmëria me kërkesat esenciale

Agjencia duhet të kryej vlerësimin e sistemit të licencimit të kontrollorëve të trafikut ajror, të caktuar me këtë Rregullore dhe avancimet e domosdoshme që duhet bërë drejt një “qasje për një sistem të përgjithshëm të aviacionit”, dhe të vendosë një përputhje të plotë me kriteret esenciale të përshkruara në Aneksin Vb të Rregullores Nr. 216/2008, me një qëllim të dorëzimit të një mendimi pranë Komisionit duke përfshirë amandamentimet e mundshme të kësaj Rregulloreje.

Neni 31

Përjashtimet

Me qëllim të përjashtimit të Nenit 11 të kësaj Rregulloreje, Shtetet Anëtare që kanë nxjerrë miratimet për shkallën e gradimeve kombëtare të përmendura në Nenin 7(4) të Direktivës 2006/23/EC, me datën e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje, mund të vazhdojnë të aplikojnë dispozitat relevante të legjislacionit të tyre kombëtar në fuqi.

Me qëllim të përjashtimit të Nenit 12 të kësaj Rregulloreje, Shtetet Anëtare të cilat në harmoni me Nenin 10 të Direktivës 2006/23 kanë paraparë që privilegjet e një miratimi për njësinë mund të ushtrohen vetëm nga ana e bartësve të licencave nën moshën e caktuar, me datën e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje, mund të vazhdojnë të aplikojnë dispozitat relevante të legjislacionit të tyre kombëtar në fuqi.

Në rastet kur një Shtet Anëtar vendos të aplikojë përjashtimet e parapara në paragrafet 1 dhe 2, atëherë, duhet të njoftojë Komisionin dhe Agjencinë.

Neni 32

Dispozitat Kalimtare

1. Me qëllim të përjashtimit të Aneksit II, Pjesa A e kësaj Rregulloreje, organizatat trajnuese mund të vazhdojnë të aplikojnë planet e trajnimit të bazuara në edicionin e 10 dhjetorit 2004, të Udhëzime për për kontrollorë të trafikut ajror Trajnime Fillestare Përmbajtje Themelore të Përbashkët” të Eurocontrol-it (Eurocontrol’s ‘Guidelines for air traffic controllers Common Core Content Initial Training’) për periudhën një vjeçare pas hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje.
2. Licencat, shkalla e gradimit, miratimet, certifikatat mjekësore dhe certifikatat për organizatat trajnuese të lëshuara në harmoni me dispozitat relevante të legjislacionit kombëtar të bazuar në Direktivën 2006/23/EC, me datën e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje duhet të merren të jenë lëshuar në harmoni me këtë Rregullore.

3. Aplikacionet për licencë, shkallën e gradimit, miratime, certifikata mjekësore apo certifikata të organizatave trajnuese të cilat dorëzojnë aplikacionet para datës së hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje dhe nuk janë pajisur ende me licencë, shkallën e gradimit, miratime, certifikata mjekësore apo certifikata të organizatave trajnuese, duhet të demonstrojnë përputhshmëri me dispozitat e kësaj Rregulloreje para lëshimit të licencës, shkallës e gradimit, miratimeve, certifikatave mjekësore apo certifikatave të organizatave trajnuese.
4. Autoriteti kompetent i një Shteti Anëtar ku organizatat trajnuese e kanë Agjencinë si autoritet kompetent dhe ku ato kanë aplikuar sipas Nenit 4 për lëshimin e certifikatës para hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje, duhet të
- procesin e certifikimit ta finalizojnë në koordinim me Agjencinë dhe me marrjen e certifikatës ta bartin dosjen në Agjenci.
5. Autoriteti kompetent i një Shteti Anëtar i cili ka pasur përgjegjësinë për mbikqyrjen e sigurisë së organizatës trajnuese, duke e pasur Agjencinë si autoritet kompetent në harmoni me Nenin 4, duhet që gjashtë muaj pas datës së hyrjes në fuqi të kësaj Rregullore të bartë funksionin për mbikqyrje të sigurisë të këtyre organizatave te Agjencia.

Neni 33**Hyrja në fuqi**

Kjo Rregullore do të hyjë në fuqi në ditën e njëzet pas publikimit të saj në Gazeten Zyrtare të Unionit Evropian.

Kjo Rregullore është e obligueshme në tërësi dhe drejtpërdrejtë e aplikueshme në të gjitha Shtetet Anëtare.

Punuar në Bruksel me 10 gusht 2011.

Në emër të Komisionit

Presidenti

José Manuel BARROSO

ANEKSI I
SPECIFIKIMET PËR LICENCA

Licencat e lëshuara në harmoni me këtë Rregullore duhet të konfirmojnë specifikacionet në vijim:

1. Detajet

1.1 Në licencë duhet të paraqiten detajet në vijim, ylli⁸ tregon ato pika që duhet të përkthehen në gjuhën angleze:

- (a) *emri i shtetit apo autoritetit 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 bartësit të licencës (në alfabet romak, gjithashtu edhe nëse shkrimi në gjuhën nacionale është tjetër nga ai romak);
 - (e) data e lindjes;
 - (f) nacionaliteti i bartësit;
 - (g) nënshkrimi i bartësit;
 - (h). *Certifikata lidhur me vlefshmërinë dhe autorizimin për mbajtësin që të ushtrojë privilegjet në përputhje me licencën, duke treguar atë si vijon:
 - i. shkallën e gradimit, miratimin e shkallës së gradimit, miratimet e gjuhës, miratimin nga ana e instruktorëve dhe miratimin e njësisë.
 - ii. datat kur janë lëshuar për herë të parë,
 - iii. data kur vlefshmëria e tyre skadon;
 - (i) Nënshkrimin e zyrtarit që e lëshon licencën dhe datën e lëshimit;
 - (j). Vula e autoritetit që lëshon licencën.
- 1.2 Licenca duhet të shoqërohet me një certifikatë valide mjekësore.

2. Materiali

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

SHTOJCË E RREGULLORES NR. 5/2012

11.8.2011 EN

Gazeta Zyrtare e Unionit Evropian

L 206/21

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

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

ANEKSI II KRITERET PËR TRAJNIM

Pjesa A

Kriteret e trajnimeve fillestare për kontrollorët e trafikut ajror

Trajnimi fillestar duhet të sigurojë që kontrollorët studentë të trafikut ajror të plotësojnë së paku objektivat për trajnimin bazik dhe të gradimeve, ashtu siç përshkruhet në Kriteret për Trajnime Fillestare me Përmbajtje Bazë të Përbashkët” të Eurocontrol-it (Eurocontrol’s ‘Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training’) “Udhëzimet për kontrollorë të trafikut ajror, Trajnimi me Përmbajtje Themelore i Përbashkët’ i EUROCONTROL, botimi i 21 tetorit 2008, për çfarë kontrollorët e trafikut ajror do të jenë në gjendje të merren me trafikun ajror në 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, sistemet për menaxhimin e sigurisë, situatat e pazakonta/emergjente, sistemet e degraduara dhe njohurte e gjuhës, 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 edhe simulimin dhe kohëzgjatja e tij 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 komplekse dhe të dendura të trafikut, duke ndihmuar kalimin në trajnimin për njësi. Kompetenca e kandidatit pas trajnimit fillestar do të vlerësohet përmes provimeve përkatëse apo përmes një sistemi të vlerësimit të vazhdueshëm.

Pjesa B

Kriteret e trajnimit të njësisë së kontrollorëve 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 dhe ekzaminimin e progresit , së bashku me procedurat për njoftimin e autoritetit. Trajnimi i njësisë mund të përmbajë elemente të caktuara të trajnimit fillestar e të cilat janë të veçanta për kushtet kombëtare.

Gjatë trajnimit të njësisë, kontrollorët e trafikut ajror duhet të jenë trajnuar sa duhet për sigurinë në punë, sigurinë dhe menaxhimin e krizave.

Kohëzgjatja e trajnimit të njësisë do të përcaktohet në planin për trajnimin e njësisë. Shkathtësitë e kërkuara do të vlerësohen përmes ekzaminimeve përkatëse 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 dhe për të siguruar trajtim të drejtë të kandidatëve, autoritetet kompetente duhet të krijojnë mekanizmat të përkatës të apelit.

Pjesa C

Kriteret për trajnim të vazhdueshëm të kontrollorëve trafikut ajror

Gradimet dhe miratimet e njësisë mbi licencat e kontrollorëve të trafikut ajror do të mbahen valide përmes trajnimit të vazhdueshëm të aprovuar i cili përbëhet nga trajnimi për ruajtjen e shkathtësive të kontrollorëve të trafikut ajror, kurse rifreskimi, trajnime për raste emergjente dhe ku është e nevojshme edhe trajnime të gjuhës.

Gjatë trajnimit të vazhdueshëm, kontrollorët e trafikut ajror duhet të jenë trajnuar sa duhet për sigurinë në punë, sigurinë dhe menaxhimin e krizave .

Trajnimi i vazhdueshëm duhet të përbëhet nga kurset teorike dhe praktike, së bashku me simulim. Për këtë qëllim, organizata trajnuese do të caktojë skemen e aftësive të nevojshme të njësisë, ofrojë detajet për procesin, numrin e duhur të punonjësve dhe kohën e domosdoshme për të ofruar trajnime të vazhdueshme duke demonstruar kështu aftësi të duhura. Këto skema do të rishikohen dhe do të aprovohen së paku çdo tri vite.

Kohëzgjatja e trajnimit të vazhdueshëm duhet të caktohet në harmoni 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.

Kompetencat e secilit kontrollor të trafikut ajror duhet të vlerësohet në mënyrën e duhur çdo dy vite. Ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror duhet të sigurojë që të aplikohen mekanizma që garantojnë trajtim të drejtë të bartësve të licencave kur vlefshmëria e miratimit të tyre nuk mund të vazhdohet.

SHTOJCË E RREGULLORES NR. 5/2012

11.8.2011 EN

Gazeta Zyrtare e Unionit Evropian

L 206/21

ANEKSI III KËRKESAT PËR PËRSOSSHMËRI TË GJUHËVE

Shkalla e vlerësimit të përsosshmërisë së gjuhës: nivelet prej eksperti, i avancuar dhe operacional

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	I aftë të flas në gjatësi me një rrjedhë natyrore dhe pa përpjekje. Rrjedha të ndryshme të fjalimit për efekt stilistik, p.sh. për të theksuar ndonjë pikë. Përdor markerë të përshtatshëm për ligjërime dhe konektor spontan.	Kuptimi është i qëndrueshëm i saktë në të gjitha kontekstet e hershme dhe përfshinë kuptimin e hollësisë gjuhësore 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.

SHTOJCË E RREGULLORES NR. 5/2012

11.8.2011 EN

Gazeta Zyrtare e Unionit Evropian

L 206/21

			ta regjistruar.			
I Zgjatur 5	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, ndonëse i ndikuar nga gjuha e parë apo varianti rajonal, rrallë here pengon lehtësinë e kuptimit.	Strukturat bazë gramatikore dhe llojet e fjalive kontrollohen mirë në mënyrë të qëndrueshme. Synohen strukturat komplekse por me gabime e nganjëherë pengojnë kuptimin.	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.	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 ligjërim dhe konektorët.	Kuptimi është i saktë në temat e zakonshme, konkrete dhe në lidhje me punën, dhe kryesisht i saktë kur folësi ballafaqohet me komplikim linguistik 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.	Përgjigjet janë të menjëhershme, të përshtatshme dhe informuese. Menaxhon në mënyrë efektive lidhjen folës/dëgjues.
Operacional 4	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, ndikohen nga gjuha e parë apo varianti rajonal, por pengojnë vetëm nganjëherë.	Strukturat bazë gramatikore dhe llojet e fjalive përdoren në mënyrë kreative dhe zakonisht kontrollohen mirë. Gabimet mund të ndodhin veçanërisht në rrethana të pazakonta apo të papritura, por rrallë herë pengojnë	Diapazoni i fjalorit dhe saktësia janë zakonisht të mjaftueshëm për të komunikuar në mënyrë efektive në temat e zakonshme, konkrete dhe	Ofron shtrirje të gjuhës në një ritëm të përshtatshëm. Mund të ketë humbje të herëpashershme të rrjedhshmërisë në kalimin prej fjalimit të ushtruar apo	Kuptimi kryesisht është i saktë në temat e zakonshme, konkrete dhe në lidhje me punën kur aksenti apo llojllojshmëria e përdorur janë mjaftueshëm të	Përgjigjet janë zakonisht të menjëhershme, të përshtatshme dhe informative. Inicon dhe mirëmban shkëmbime madje edhe kur merret me

SHTOJCË E RREGULLORES NR. 5/2012

11.8.2011 EN

Gazeta Zyrtare e Unionit Evropian

L 206/21

		kuptimin.	në lidhje me punën. Mund shpesh të parafrazojnë me sukses kur mungon fjalori në rrethana të pazakonta apo të papritura.	formulues në ndërveprim spontan, por se kjo nuk pengon komunikimin efektiv. Mund të shfrytëzoj në mënyrë të kufizuar markerët dhe konektorët. Mbushësit nuk e hutojnë.	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.	ngjarje të papritura. Merret në mënyrë adekuate me keqkuptimet e dukshme duke i kontrolluar, konfirmuar apo sqaruar ato.
--	--	-----------	---	--	---	--

Shkalla e vlerësimit të përsosshmërisë së gjuhës: nivelet para-operacionale, elementare dhe para-elementare

Niveli	Shqiptimi	Struktura	Fjalori	Rrjedhshmëria	Kuptimi	Ndërveprimet
	Përdor dialekt apo aksent që është i kuptueshëm për komunitetin aeronautik.	Struktura përkatëse gramatikore dhe llojet e fjalive përcaktohen me funksionet e gjuhës të përshtatshme për detyrën.				

SHTOJCË E RREGULLORES NR. 5/2012

11.8.2011 EN

Gazeta Zyrtare e Unionit Evropian

L 206/21

<p>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 parafranoj me sukses kur mungon fjalori.</p>	<p>Ofron shtrirje të gjuhës, por pauza dhe frazimi janë shpesh të papërshtatshme. Hezitimi apo ngadalësia në procedimin e gjuhës mund të parandalojnë komunikim efektiv.</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 rrethor 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 në temat e njohura dhe në situatat e parashikuara. Në përgjithësi është joadekuate kur merret me paraqitje të papritur të ngjarjeve.</p>
<p>Elementar 2</p>	<p>Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, ndikohen shumë nga gjuha e parë apo varianti rajonal, dhe zakonisht</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 nxjerr thënie shumë të shkurta, të izoluara, të memorizuara me pauza të shpeshta dhe përdorimi i hutuar i mbushësve për kërkimin e shprehjeve dhe</p>	<p>Kuptimi është i kufizuar në frazat e izoluara të memorizuara kur ato artikulojnë me kujdes dhe ngadalë.</p>	<p>Koha e Përgjigjes është e ngadalshme, dhe shpesh e papërshtatshme. Ndërveprimi është i kufizuar në shkëmbimet e thjeshta rutinë.</p>

ANEKSI IV

Specifikacionet për certifikimin e organizatave trajnuese

Në harmoni me këtë rregullore, Certifikatat për organizatat trajnuese të lëshuara nga një autoritet kompetent duhet të specifikojnë:

- (a) autoritetin kompetent e cili e lëshon certifikatën;

- (b) aplikuesin (emrin dhe adresen);
- (c) sipas mundësisë, llojin e trajnimeve dhe/apo shërbimeve të ofruar që certifikohen;
- (d) një deklaratë mbi përputhshmërinë e aplikuesit me kërkesat e definuara në Kapitullin V;
- (e) data e lëshimit dhe periudha e vlefshmërisë së certifikatës.