



# FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

[www.legjislacioni.gov.al](http://www.legjislacioni.gov.al)

**Nr.60**

**Datë 28 prill 2014**

## P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Urdhër i MTI nr. 149, datë 7.4.2014	Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit .....	2295
Urdhër i MTI nr.150, datë 7.4.2014	Për miratimin e rregullores për vlerësimin e sigurisë së avionëve të vendeve të huaja që operojnë në aeroportet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë – (SAFA) .....	2333

**URDHËR**

Nr. 149, datë 7.4.2014

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR  
PËRCAKTIMIN E RREGULLAVE TË ZBATIMIT  
TË VLEFSHMËRISË AJRORE DHE TË  
CERTIFIKIMIT MJEDISOR TË AVIONËVE DHE  
TË PRODUKTEVE QË KANË LIDHJE ME TA,  
PJESËVE DHE PAJISJEVE, SI DHE PËR  
CERTIFIKIMIN E ORGANIZATAVE TË  
PROJEKTIMIT DHE PRODHIMIT**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të nenit 7, pika “ç” të ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e “Marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një Zone të Përbashkët të Aviacionit Evropian”,

**URDHËROJ:**

1. Miratimin e rregullores për “Përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”.

2. Udhëzimi nr. 109, datë 2.10.2012 “Mbi përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”, shfuqizohet.

3. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për zbatimin e këtij urdhri dhe hartimin e procedurave teknike në përputhje me standardet ndërkombëtare, për zbatimin e tij.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

**MINISTRI I TRANSPORTIT  
DHE INFRASTRUKTURËS  
Edmond Haxhionasto**

**RREGULLORE**

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR  
PËRCAKTIMIN E RREGULLAVE TË ZBATIMIT TË  
VLEFSHMËRISË AJRORE DHE TË CERTIFIKIMIT  
MJEDISOR TË AVIONËVE DHE TË PRODUKTEVE  
QË KANË LIDHJE ME TA, PJESËVE DHE  
PAJISJEVE, SI DHE PËR CERTIFIKIMIN E  
ORGANIZATAVE TË PROJEKTIMIT DHE  
PRODHIMIT**

Neni 1

**Qëllimi dhe përkufizimet**

1. Qëllimi kësaj rregulloreje është përcaktimi i rregullave, në përputhje me nenin 5 (4) dhe 6 (3) të udhëzimit të Ministrit nr. 3 datë 7.2.2011 “Kërkesat e përbashkëta dhe procedurat administrative teknike për certifikimin e vlefshmërisë ajrore dhe mjedisore të produkteve pjesëve, dhe pajisjeve”, në lidhje me:

a) lëshimin e certifikatave të llojit, certifikatave tip të kufizuara, certifikatave tip plotësuese, dhe ndryshimet në ato certifikata;

b) lëshimin e certifikatave të vlefshmërisë ajrore, certifikatave të vlefshmërisë ajrore të kufizuara, lejet për të fluturuar dhe certifikatat e lëshuara të autorizuara;

c) lëshimin e miratimeve të riparimit të projektit;

d) demonstrimin e pajtueshmërisë me kërkesat e mbrojtjes së mjedisit;

e) lëshimin e certifikatave të zhurmës;

f) identifikimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve;

g) certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit;

h) lëshimin e direktivave të vlefshmërisë ajrore.

Për qëllimet e kësaj rregulloreje, do të aplikohen përkufizimet e mëposhtme:

a) “AAP” nënkupton “Autoritete ajrore të përbashkëta”.

b) “KAP” nënkupton “Kërkesat ajrore të përbashkëta”.

c) “Pjesa 21” nënkupton kërkesat dhe procedurat për certifikimin e avionëve dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve që kanë lidhje me to, dhe të organizatave të projektimit dhe të prodhimit që i janë aneksuar kësaj rregulloreje.

d) “Pjesa M” nënkupton kërkesat e zbatueshme të vazhdimësisë së vlefshmërisë ajrore të miratuara sipas udhëzimit të ministrit nr. 3 datë 7.2.2011.

e) “Vendi kryesor i biznesit” ose selia nënkupton zyrën qendrore ose zyrën e regjistruar të ndërmarrjes, në të cilën funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operacional i aktiviteteve të përmendura në këtë rregullore, janë ushtruar.

f) “Artikull” nënkupton çdo pjesë dhe aplikim të përdorur në avionët civilë.

g) “ETSO” nënkupton Urdhrin Teknik Standard Evropian. Urdhri Teknik Standard Evropian është një specifikim i detajuar i vlefshmërisë ajrore i lëshuar nga

Agjencia Evropiane e Sigurisë së Aviacionit (Agjencia) për të siguruar pajtueshmërinë me kërkesat e kësaj rregulloreje, si një standard të performancës minimale për nenet e specifikuar.

h) "EPA" nënkupton miratimin evropian të pjesës 21. Miratimi Evropian i Pjesës së një neni nënkupton nenin që është prodhuar në përputhje me të dhënat e miratuara të projektimit që nuk i përkasin mbajtësit të certifikatës së tipit të produktit përkatës, me përjashtim të neneve ETSO.

i) "Avionët "ELA1" nënkupton avionët e lehtë evropianë si më poshtë:

(i) një avion me një masë maksimale ngritjeje (MTOM) prej 1 200 kg ose më pak nuk është klasifikuar si avion kompleks me fuqi motorike;

(ii) një planer apo një planer motorik me masë 1 200 kg ose më pak;

(iii) një balonë me gaz me forcë ngritëse maksimale ose me volum ajri të ngrohtë jo më shumë se 3 400 m<sup>3</sup> për balonat me ajër të nxehtë, 1 050 m<sup>3</sup> për balonat me gaz;

(iv) një airship i projektuar për jo më shumë se 4 përdorues dhe me një forcë ngritëse gazi maksimale ose volum ajri të nxehtë jo më shumë se 3 400 m<sup>3</sup> për airship me ajër të nxehtë dhe 1 000 m<sup>3</sup> për airship me gaz;

j) "Avionë "ELA 2" nënkupton avionët e lehtë evropiane, si më poshtë:

(i) një avion me një masë maksimale ngritjeje (MTOM) prej 2 000 kg ose më pak që nuk është klasifikuar si avion kompleks me fuqi motorike;

(ii) një planer ose planer motorik prej 2 MTOM 000 kg ose më pak;

(iii) një balonë;

(iv) një airship me ajër të nxehtë;

(v) një airship me gaz në përputhje me të gjitha nga karakteristikat e mëposhtme:

- 3% peshë statike;

- forcë shtytëse jo vektoriale (përveç forcës shtytëse të kundërt);

- projektim konvencional dhe të thjeshtë të strukturës, kontrollit të sistemit dhe sistemit të balonës;

- kontrolle jo me fuqi të asistuar;

(vi) një Rotorcraft shumë i lehtë.

## Neni 2

### Certifikimi i produkteve, pjesëve dhe pajisjeve

1. Produkteve, pjesëve dhe pajisjeve do t'iu lëshohet certifikatë siç edhe specifikohet në pjesën 21.

2. Si rrjedhojë e heqjes nga paragrafi 1, mjetet fluturuese, duke përfshirë çdo produkt të instaluar, pjesë apo pajisje, të cilat nuk janë të regjistruara në Republikën e Shqipërisë do të përjashtohen nga dispozitat e nënpjesëve H dhe I të pjesës 21. Ata

gjithashtu do të përjashtohen nga dispozitat e nënpjesës P të aneksit I (pjesa 21), përveç kur shenjat identifikuese të avionëve janë të përshkruara në urdhrin e ministrit nr. 113, datë 12.10.2012 "Për regjistrimin e avionëve civilë".

## Neni 3

### Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së certifikatave tip dhe certifikatave përkatëse të vlefshmërisë ajrore

Përsa i përket produkteve të cilat kishin një certifikatë-tip apo një dokument që lejon lëshimin e një certifikatë të vlefshmërisë ajrore, të lëshuar para 3 tetorit 2012 nga një Shtet Anëtar, në vijim aplikohen parashikimet e mëposhtme:

a) produkti do të konsiderohet të këtë një certifikatë-tip të lëshuar këtë rregullore kur:

(i) bazat e certifikimit-tip ishin:

- AAP-baza e certifikimit-tip, për produktet që kanë qenë të certifikuar sipas procedurave të AAP-së, siç është e parashikuar në të dhënat e AAP-së; ose

- për produkte të tjera, bazat e certifikimit-tip të përcaktuara në të dhënat e certifikatës-tip të shtetit të projektimit, nëse shteti i projektimit ishte:

- Një nga shtetet e zonës së përbashkët evropiane sipas parashikimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, veçanërisht duke marrë parasysh kodet e vlefshmërisë ajrore të përdorura dhe përvojën e shërbimit, përcaktojnë që këto baza të certifikimit -tip nuk mundësojnë ekuivalentin e nivelit të sigurisë të përcaktuar në udhëzimin e ministrit nr. 3 datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil";

Republika e Shqipërisë, e cila ka vendosur një marrëveshje bilaterale mbi vlefshmërinë ajrore me një shtet tjetër, ose një marrëveshje të ngjashme, sipas së cilës produkte të tilla kanë qenë të certifikuar mbi bazat e kodeve të vlefshmërisë ajrore të shtetit të projektimit, përveç kur Agjencia vendos që këto kode të vlefshmërisë ajrore ose eksperiencia e shërbimit të sistemit të sigurisë të shtetit të projektimit, nuk ofron një ekuivalent të nivelit të sigurisë sipas përcaktimeve të udhëzimit të ministrit nr. 3 datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil".

Agjencia të kryejë një vlerësim të parë të përfshirjes së parashikimeve të paragrafit të dytë, me qëllim dhënien e një opinioni Komisionit duke përfshirë amendimet e mundshme të kësaj rregulloreje;

(ii) kërkesat për mbrojtjen e mjedisit janë ato të përcaktuara në aneksin 16 të Konventës së Çikagos, siç aplikohen tek produkti;

(iii) direktivat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore ishin ato të shtetit të projektimit.

(b) projektimi i një avioni të vetëm, që është regjistruar në Regjistrin e Aviacionit Civil Shqiptar para 3 tetorit 2012, duhet të jetë i aprovuar sipas kësaj rregulloreje kur:

(i) projektimi bazik tip i tij ishte pjesë e certifikatës së tipit referuar pikës (a);

(ii) të gjitha ndryshimet e projektimit bazik tip, të cilat nuk ishin nën përgjegjësinë e mbajtësit të certifikatës tip, kanë qenë aprovuar.

(iii) direktivat e vlefshmërisë ajrore të lëshuara ose adoptuara nga shteti anëtar i regjistrit para 3 tetorit 2012 ishin të kompletuara duke përfshirë edhe ndonjë variacion të direktivave të vlefshmërisë ajrore të shtetit të projektimit të rënë dakord me shtetin e regjistrit.

2. Referuar produkteve për të cilat procesi i certifikimit tip është kryer nëpërmjet AAP-së ose një shteti anëtar të BE-së në vitin 2003, duhet të aplikohen sa më poshtë:

a) Nëse produkti është nën certifikim nga shtetet anëtare kryesore, projekti më i avancuar duhet të përdoret si referencë;

b) Pikat 21.A.15(a), (b) dhe (c) të aneksit I (pjesa 21) nuk do të aplikohen;

c) Nëpërmjet hedhjes poshtë të pikës 21.A.17(a) të aneksit I (pjesa 21), bazat e certifikimit tip duhet të jenë të përcaktuara nga AAP-ja ose kur është e aplikueshme, nga shteti anëtar i BE-së ose Republika e Shqipërisë, në datën e aplikimit për aprovim.

Në lidhje me një produkt i cili ka një certifikatë tip të lëshuar përpara vitit 2003 nga një shtet anëtar, do të aplikohen:

(d) Gjetjet e përputhshmërisë të kryera nga procedurat e AAP-së ose të një shteti anëtar duhet të konsiderohen si të kryera nga agjencia, me qëllim përmbushjen e pikave 21.A.20(a) dhe (b) të aneksit I (pjesa 21).

3. Referuar produkteve që kanë një certifikatë tip kombëtare ose ekuivalente dhe për të cilat procesi i aprovimit të ndryshimit i ndërmarrë nga një shtet i BE-së nuk ishte mbaruar në kohë, atëherë certifikata tip duhet të jetë në përputhje me këtë rregullore, duke ndjekur aplikimin, sa më poshtë:

a) N.q.s një proces aprovimi është duke u kryer nga disa shtete anëtare, projekti më i avancuar do të përdoret si referencë;

b) Pika 21.A.93 e aneksit I (pjesa 21) nuk do të aplikohet;

c) Bazat e aplikueshme të certifikimit tip do të përcaktohen nga AAP-ja ose kur është e aplikueshme, nga një shtet anëtar në datën e aplikimit për aprovimin e ndryshimit;

d) Gjetjet e përputhshmërisë të bëra nga procedurat e AAP-së ose shtetit anëtar duhet të konsiderohen si të kryera nga Agjencia, me qëllim përmbushjen e pikave 21.A.103(a)(2) dhe (b) të aneksit I (pjesa 21).

4. Përsa i përket produkteve që kanë një certifikatë tip kombëtare ose ekuivalente dhe për të cilat procesi i aprovimit të riparimeve madhore projektuese ndërmarrë

nga një shtet anëtar nuk ka mbaruar në kohë atëherë certifikatë tip duhet të përcaktohet në përputhje me këtë rregullore, gjetjet e përputhshmërisë të kryera nga procedurat e AAP-së ose të një shteti anëtar duhet të konsiderohen si të kryera nga Agjencia për të përmbushur pikat 21.A.433(a) të aneksit I (pjesa 21).

5. Certifikata e vlefshmërisë ajrore e lëshuar nga AAC-ja, e cila vërteton përshtatshmërinë me certifikatën tip të përcaktuar në mbështetje të pikës 1, duhet të konsiderohet në përputhje me këtë rregullore.

Neni 4

#### **Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së certifikatës-tip shtesë**

1. Referuar certifikatës tip shtesë të lëshuar nga shteti anëtar nën procedurat e AAP-së ose procedurave të aplikueshme kombëtare, referuar ndryshimeve të produkteve të propozuara nga persona të tjerë, nga mbajtësit e certifikatave tip të produktit, që kanë qenë të aprovuara nga shteti anëtar sipas procedurave të aplikueshme kombëtare, n.q.s certifikata tip shtesë ose ndryshimi ishte i vlefshëm deri në 2003, certifikata tip shtesë ose ndryshimi do të konsiderohen si të lëshuara sipas kësaj rregulloreje.

2. Referuar certifikatave tip shtesë, për të cilat procesi i certifikimit është ndërmarrë nga një shtet anëtar në 2003 sipas procedurave të aplikueshme të AAP për certifikatën tip shtesë dhe referuar ndryshimeve madhore të produkteve të propozuara nga persona të tjerë nga mbajtësit e certifikatës tip të produktit, për të cilën procesi i certifikimit është ndërmarrë nga një shtet anëtar në 2003 sipas procedurave të aplikueshme kombëtare, do të vepohet si më poshtë:

a) N.q.s procesi i certifikimit është ndërmarrë nga disa shtete anëtare, projekti më i avancuar do të përdoret si referencë;

b) Pikat 21.A.113 (a) dhe (b) të aneksit I (pjesa 21) nuk do të aplikohen;

c) Bazat e aplikueshme të certifikimit duhet të përcaktohen nga AAP-ja ose kur është e aplikueshme nga një shtet anëtar në datën e aplikimit për aprovimin e certifikatës tip shtesë ose ndryshimeve madhore;

d) Gjetjet e përputhshmërisë të bëra nga procedurat e AAP-së ose të një shteti anëtar do të konsiderohen si të bëra nga Agjencia për përmbushjen e pikave 21.A.115(a) të aneksit I (pjesa 21).

Neni 5

#### **Operimi i vazhdueshëm i disa avionëve të regjistruar në Republikën e Shqipërisë**

Referuar një avioni që nuk mund të konsiderohet se ka një certifikatë tip të lëshuar në përputhje me nenin 3(1) të kësaj rregulloreje, të cilit i është lëshuar certifikata e vlefshmërisë ajrore përpara se të aplikohet

urdhri i ministrit nr. 109 datë 2.10.2012 “Për miratimin e rregullores mbi kriteret për certifikimin e vlefshmërisë ajrore dhe mjedisore të avionëve dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit, apo që ka qenë në regjistër në datën e aplikimit të kësaj rregulloreje, duhet të merret në konsideratë kombinimi i mëposhtëm për specifikimet e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore të lëshuara në përputhje me këtë rregullore:

a) të dhënat e certifikatës tip dhe të certifikatës së zhurmës ose dokumentet ekuivalente të shtetit të projektimit që provojnë se shteti i projektimit ka konkluduar në marrëveshje pune, sipas udhëzimit të ministrit nr. 3 datë 2.7.2011, me Agjencinë duke mbuluar vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të projektimit të këtyre avionëve;

b) kërkesat për mbrojtjen e mjedisit janë të përcaktuara në aneksin 16 të Konventës së Çikagos, siç aplikohet në atë avion dhe;

c) informacioni i detyrueshëm i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të shtetit të projektimit.

#### Neni 6

##### **Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së certifikatave të pjesëve dhe pajisjeve**

1. Aprovimet e pjesëve dhe pajisjeve të lëshuara nga një shtet anëtar të vlefshme në 3 tetor 2012 duhet të konsiderohen si të jenë lëshuar në përputhje me këtë rregullore.

2. Referuar pjesëve dhe pajisjeve, për të cilat procesi i aprovimit ose autorizimit ishte ndërmarrë nga një shtet anëtar në vitin 2003, do të veprohet si më poshtë:

a) Nëse procesi i autorizimit ishte ndërmarrë një disa shtete anëtare, projekti më i avancuar do të përdoret si referencë;

b) Pika 21.A.603 të aneksit I (pjesa 21) nuk do të aplikohet;

c) Kërkesat e të dhënave të aplikueshme të përcaktuara në 21.A.605 të aneksit I (pjesa 21) duhet të jenë ato të lëshuara nga AAC-ja, në datën e aplikimit për aprovimin e autorizimit.

Gjetjet e përputhshmërisë të bëra nga AAC-ja do të konsiderohen si të bëra nga Agjencia për përmbushjen e pikave 21.A.606(b) të aneksit I (pjesa 21).

#### Neni 7

##### **Leja e fluturimit**

Kushtet e përcaktuara nga shtetet anëtare për lejet e fluturimit ose certifikatat e tjera të vlefshmërisë ajrore të lëshuara për avionë të cilët nuk mbajnë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore ose një certifikatë të kufizuar të vlefshmërisë ajrore të lëshuar sipas kësaj rregulloreje, do të konsiderohen si të përcaktuara nga kjo rregullore,

përveç kur Agjencia ka përcaktuar ndryshe që këto kushte nuk provojnë një ekuivalent të nivelit të sigurisë të kërkuar nga udhëzimi i ministrit nr. 3 datë 2.7.2011, ose nga kjo rregullore.

#### Neni 8

##### **Organizatave të projektimit**

1. Një organizatë përgjegjëse për projektimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve, ose për ndryshime ose riparimin e tyre do të demonstrojë aftësinë e saj në përputhje me pjesën 21.

2. Me përjashtim të paragrafit 1, një organizatë, vendi kryesor i biznesit ose selia e së cilës është në çdo vend përveç Shqipërisë mund të demonstrojë aftësinë e saj duke mbajtur nga shteti një certifikatë për produktin, pjesën ose pajisjen për të cilën aplikon, me kusht që:

a) ai shtet të jetë shteti i projektimit; dhe

b) Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore të ketë përcaktuar që sistemi i atij shteti ka të njëjtën nivel pavarësie të kontrollit të pajtueshmërisë në përputhje me këtë rregullore, qoftë nëpërmjet një sistemi ekuivalent licencimesh të organizatave ose nëpërmjet përfshirjes së drejtpërdrejt të autoritetit kompetent të atij shteti.

3. Aprovimet e organizatave të projektimit të lëshuara ose të njohura nga një shtet anëtar në përputhje me kërkesat dhe procedurat e AAP-së dhe e vlefshme para vitit 2003 duhet të konsiderohen si në përputhje me këtë rregullore.

#### Neni 9

##### **Organizatave të prodhimit**

1. Një organizatë përgjegjëse për prodhimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve do të demonstrojë aftësinë e saj në përputhje me dispozitat e pjesës 21.

2. Nëpërmjet përjashtimit nga paragrafi 1, një prodhues, vendi kryesor i biznesit ose selia e së cilit është në një shtet jo anëtar mund të demonstrojë aftësinë e tij duke mbajtur një certifikatë të lëshuar nga shteti për produktin, pjesën dhe pajisjen për të cilën ai aplikon, me kusht që:

a) ai shtet të jetë shteti prodhues; dhe

b) Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore të ketë përcaktuar që sistemi i atij shteti ka të njëjtën nivel pavarësie të kontrollit të pajtueshmërisë në përputhje me këtë rregullore, qoftë nëpërmjet një sistemi ekuivalent licencimesh të organizatave ose nëpërmjet përfshirjes së drejtpërdrejt të autoritetit kompetent të atij shteti.

3. Aprovimet e organizatave të prodhimit të lëshuara ose të njohura nga një shtet anëtar në përputhje me kërkesat dhe procedurat e AAP-së dhe të vlefshme para vitit 2003 duhet të konsiderohen si në përputhje me këtë rregullore.

## Neni 10

**Masat e Agjencisë Evropiane e Sigurisë Ajrore**

1. Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore do të zhvillojë mënyrat e pranueshme të përmbushjes (të quajtura AMC) që autoritetet kompetente, organizatat dhe personeli mund të përdorë për të demonstruar përmbushjen e parashikimeve të aneksit 1 (pjesa 21) të kësaj rregulloreje.

2. AMC-të e lëshuara nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore as nuk shfaqin kërkesa të reja, as nuk lehtësojnë kërkesat e aneksit 1 (pjesa 21) të kësaj rregulloreje.

3. Pa cenuar udhëzimin e ministrit nr. 3 datë 2.7.2011 kur procedurat e pranueshme të pajtueshmërisë (AMC) të lëshuara nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore janë përdorur, kërkesat e lidhura me aneksin I (pjesa 21) të kësaj rregulloreje konsiderohen të plotësuara pa demonstrim të mëtejshëm.

## Neni 11

**Referencat**

Referencat për rregulloren e shfuqizuar do të interpretohen si referenca në këtë rregullore dhe do të konsiderohen në përputhje me tabelën e aneksit III.

**ANEKSI I  
PJESA 21**

Certifikimi i mjeteve fluturuese dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve përkatëse, dhe të organizatave të projektimit dhe prodhimit.

Përmbajtjet (parashtrim i detajuar)

## 21.1 E përgjithshme

Për qëllimin e kësaj pjese, "Autoriteti kompetent" do të jetë:

a) për organizatat që e kanë vendin e tyre kryesor të biznesit ose selinë në Republikën e Shqipërisë, do të jetë AAC; ose

b) për organizatat që e kanë vendin kryesor të tyre të biznesit në çdo vend që nuk është i Bashkimit Evropian ose i Zonës së Përbashkët Evropiane sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, do të jetë Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore.

## PJESA A

**KËRKESAT PËR APLIKANTËT, TË DREJTAT  
DHE DETYRIMET E FITUARA  
NËNPJESA A - DISPOZITAT TË PËRGJITHSHME**

## 21.A.1 Qëllimi

Kjo pjesë vendos dispozita të përgjithshme që udhëheqin të drejtat dhe detyrimet e aplikantit, ose mbajtësit, për çdo certifikatë të lëshuar ose që do të lëshohet në përputhje me këtë pjesë.

21.A.2 Nisma nga një person tjetër, përveç aplikantit ose mbajtësit të një certifikate

Veprimet ose detyrimet e kërkuara që të ndërmerren nga një mbajtës ose aplikant për certifikatën e një produkti, pjese ose mjeti sipas kësaj pjese mund që të ndërmerren në emër të tij nga një tjetër person fizik ose juridik, me kusht që mbajtësi ose aplikanti për atë certifikatë të mund të tregojë se ka bërë një marrëveshje me personin tjetër, në mënyrë që të garantohet se detyrimet e mbajtësit janë dhe do të përmbushen si duhet.

## 21.A.3 Dështimet, keqfunksionimet dhe defektet

a) Sistem për mbledhje, investigimin dhe analizim të të dhënave

Mbajtësi i një certifikate të tipit, certifikate tip të kufizuar, certifikate tip plotësuese, autorizimi të Urdhrit Evropian për Standarde Teknike (ETSO), miratimi të një riparimi madhor të ndërtimit ose i çdo miratimi tjetër përkatës i konsideruar si i lëshuar sipas kësaj rregulloreje, do të ketë një sistem për mbledhjen, investigimin dhe analizimin e raporteve dhe të informacionit që ka lidhje me dështimet, keqfunksionimet, defektet ose ngjarje të tjera të cilat shkaktojnë ose mund të shkaktojnë efekte të dëmshme në vazhdimësinë e vlefshmërisë ajrore të produktit, pjesës ose mjetit të mbuluar nga certifikata e tipit, certifikata e tipit e kufizuar, certifikata e tipit plotësuese, autorizimi ETSO, miratimi i riparimit madhor të ndërtimit ose çdo miratim tjetër përkatës që konsiderohet se është lëshuar sipas kësaj rregulloreje. Informacioni rreth këtij sistemi do të vihet në dispozicion të të gjithë operatorëve të njohur të produktit, pjesës ose mjetit dhe, me kërkesë të çdo personi të autorizuar sipas rregullave zbatuese bashkëshoqëruese.

## b) Raportimi në Agjenci

1. Mbajtësi i një certifikate të tipit, certifikate tip të kufizuar, certifikate tip plotësuese, autorizimi të Urdhrit Evropian për Standarde Teknike (ETSO), miratimi të një riparimi madhor të ndërtimit ose i çdo miratimi tjetër përkatës i konsideruar si i lëshuar sipas kësaj rregulloreje, do të raportojë në Agjenci çdo dështim, keqfunksionim, defekt ose ngjarje tjetër e cila është e lidhur me produktin, pjesën ose mjetin e mbuluar nga certifikata e tipit, certifikata e tipit e kufizuar, certifikata e tipit plotësuese, autorizimi ETSO, miratimi i riparimit madhor të ndërtimit ose çdo miratim tjetër përkatës që konsiderohet se është lëshuar sipas këtij rregulli, dhe i cili ka rezultuar ose mund të rezultojë me një gjendje të pasigurt.

2. Këto raportime do të bëhen sipas një forme dhe mënyre të vendosur nga Agjencia, sa më shpejt që të jetë praktike dhe në çdo rast të raportuara jo më shumë se 72 orë pas identifikimit të gjendjes të pasigurt së mundshme, me përjashtim të rastit kur rrethana të jashtëzakonshme nuk e lejojnë këtë gjë.

## c) Investigimi i ngjarjeve të raportuara

1. Kur një ngjarje e raportuar sipas paragrafit (b), ose sipas 21.A.129(f)(2) ose 21.A.165(f)(2) rezulton një

e metë në projektim, ose nga një e metë në prodhim, mbajtësi i certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar, certifikatës së tipit plotësuese, autorizimit ETSO, miratimit të një riparimi madhor të ndërtimit ose çdo miratimi tjetër përkatës i konsideruar si i lëshuar sipas kësaj rregulloreje, ose prodhuesi si të jetë më e përshtatshme, do të investigojë arsyen e mangësisë dhe do të raportojë në Agjenci rezultatet e investigimit të tij dhe çdo veprim që është duke marrë ose propozon të marrë për të korrektuar atë mangësi.

2. Nëse Agjencia zbulon se kërkohet një veprim për të korrektuar mangësinë, mbajtësi i certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar, certifikatës së tipit plotësuese, autorizimit ETSO, miratimit të një riparimi madhor të ndërtimit, ose çdo miratimi tjetër përkatës i konsideruar si i lëshuar sipas kësaj Rregulloreje, ose prodhuesi si të jetë më e përshtatshme, do të dorëzojë të dhënat përkatëse në Agjenci.

#### 21.A.3B Direktivat e vlefshmërisë ajrore

a) Një direktivë e vlefshmërisë ajrore nënkupton një dokument, të lëshuar ose miratuar nga Agjencia, i cili jep mandatin për veprimet që duhen kryer në një mjet fluturues për ta risjellë një nivel të pranueshëm sigurie, kur të dhënat tregojnë se niveli i sigurisë i këtij mjete fluturues mund, në të kundërt, të komprometohet.

b) Agjencia do të lëshojë një direktivë të vlefshmërisë ajrore kur:

1. Nga Agjencia është përcaktuar se në mjetin fluturues ekziston një gjendje e pasigurt si rrjedhojë e një mangësie në mjetin fluturues, ose në një motor, helikë, pjesë ose pajisje të instaluar në mjetin fluturues; dhe

2. Ajo gjendje ka të ngjarë të ekzistojë ose të zhvillohet në mjetin fluturues.

c) Kur nga Agjencia duhet të lëshohet një direktivë e vlefshmërisë ajrore për të korrektuar gjendjen e pasigurt e cituar në paragrafin (b), ose për të kërkuar kryerjen e një inspektimi, mbajtësi i certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar, certifikatës së tipit plotësuese, miratimit të një riparimi madhor të ndërtimit, autorizimit RETS ose çdo miratimi tjetër përkatës i konsideruar si i lëshuar sipas kësaj rregulloreje:

1. do të propozojë veprimet korrektuese të përshtatshme ose inspektimet e kërkuara, ose të dyja, dhe do të paraqesë detajet e këtyre propozimeve në Agjenci për miratim.

2. pas miratimit të Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore të propozimeve të cituara sipas nënparagrafit (1), do të vendosë në dispozicion të të gjithë operatorëve të njohur ose pronarëve të produktit, pjesës ose pajisjes dhe, me kërkesë, të çdo personi nga i cili kërkohet që të pajtohet me direktivën e vlefshmërisë ajrore, të dhëna përshkruese të përshtatshme dhe udhëzime të përbushjes.

c) Një direktivë e vlefshmërisë ajrore do të përmbajë të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. Një identifikim të gjendjes së pasigurt;
2. Një identifikim të mjete ajror të prekur;
3. Veprimin (veprimet) e kërkuar;
4. Kohën në përputhje me veprimin (veprimet);
5. Datën e hyrjes në fuqi.

#### 21.A.4 Koordinimi midis projektimit dhe prodhimit

Çdo mbajtësi i certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar, certifikatës së tipit plotësuese, autorizimit RETS, miratimit të një ndryshimi në tipin e projektimit ose miratimit të një riparimi të projektimit, do të bashkëpunojë me organizatën prodhuese sipas nevojës për të siguruar:

a) Koordinimin e kënaqshëm të projektimit me prodhimin e kërkuar nga 21.A.122 ose 21.A.133 ose 21.A.165(c) (2) sipas rastit më të përshtatshëm, dhe;

b) Mbështetjen e duhur për vazhdimësinë e vlefshmërisë ajrore të produktit, pjesës ose pajisjes.

### NËNPJESA B-CERTIFIKATAT E TIPIT DHE CERTIFIKATAT E TIPIT TË KUFIZUAR

#### 21.A.11 Qëllimi

Kjo nënpjesë vendos procedurën për lëshimin e certifikatave tip për produktet dhe certifikatat e tipit të kufizuara për mjete fluturuese, si dhe vendos të drejtat dhe detyrimet e aplikantëve për certifikatat dhe mbajtësit e tyre.

#### 21 A. 13 Mundësia për t'u zgjedhur

Çdo person fizik ose juridik, që ka demonstruar ose është në proces demonstrimi të aftësisë së tij në përputhje me 21.A.14, do të ketë mundësi të përzgjidhet si një aplikant për një certifikatë tip ose një certifikatë tip të kufizuar sipas kushteve të parashtruara në këtë nënpjesë.

#### 21.A.14 Demonstrimi i kapacitetit

a) Çdo organizatë që aplikon për një certifikatë tip ose certifikatë tip të kufizuar, do të demonstrojë aftësinë e saj duke pasur një miratim të organizatës projektuese, të lëshuar nga Agjencia në përputhje me nënpjesën J.

b) Me përjashtim të paragrafit (a), një procedurë alternative demonstrimi të kapacitetit për një aplikant që kërkon miratimin e Agjencisë për përdorimin e procedurave që përcaktojnë praktikat specifike të projektimit, burimet dhe rendin e aktiviteteve të nevojshme për t'u pajtuar me këtë pjesë, jepet kur produkti është një prej mjeteve më poshtë:

1. një aeroplan ELA 2, një motor;
2. ose një helikë e montuar në një avion ELA 2;
3. ose një motor me një piston;
4. një helikë me hap fiks ose të ndryshueshëm.

c) Duke përjashtuar paragrafin (a), një aplikant mund të zgjedhë demonstrim të kapaciteteve duke i dhënë Agjencisë një program certifikimi sipas pikës 21.A.20 (b) kur produkti është një prej pikave të mëposhtme:

1. një avion ELA 1;
2. një motor apo helikë e instaluar në një avion ELA 1;

#### 21.A.15 Aplikimi.

a) Një aplikim për një certifikatë tip ose një certifikatë tip të kufizuar do të bëhet sipas formës dhe mënyrës së përcaktuar nga Agjencia.

b) Një aplikim për një certifikatë tip të mjetit fluturues ose një certifikatë tip të kufizuar do të shoqërohet me një vizatim tredimensional të atij mjeti fluturues dhe të dhëna paraprake bazë, duke përfshirë karakteristikat operuese të propozuara dhe kufizimet.

c) Një aplikim për një certifikatë tip për një motor ose një helikë do të shoqërohet nga një vizatim i përgjithshëm përgatitor, një përshkrim të tipareve projektuese, karakteristikat operuese, dhe kufizimet operuese të propozuara të motorit ose helikës.

#### 21.A.16A Kodet e vlefshmërisë ajrore

Agjencia do të lëshojë në përputhje me udhëzimin e ministrit nr .3, date 7.2.2011 kode të vlefshmërisë ajrore si mënyra standarde për të treguar pajtueshmërinë e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve me kërkesat themelore të aneksit I të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011. Kode të tilla do të jenë të detajuar dhe specifike në mënyrë të mjaftueshme për t'u treguar aplikantëve kushtet sipas së cilave certifikatat do të lëshohen.

#### 21.A.16B Kushtet e veçanta

a) Agjencia do të përshkruajë udhëzime teknike të veçanta të detajuara, të quajtura udhëzime të veçanta, për një produkt, nëse kodi përkatës i vlefshmërisë ajrore nuk përmban standarde sigurie të mjaftueshme ose të përshtatshme për produktin, për arsye se:

1. produkti ka tipare projektimi të reja ose të pazakonta krahasuar me praktikën e projektimit mbi të cilat është i bazuar kodi përkatës i vlefshmërisë ajrore; ose

2. përdorimi i synuar i produktit është jo konvencional; ose

3. eksperiencia, nga produkte të tjera të ngjashme në shërbim ose produkte që kanë të njëjta tipare projektimi, ka treguar se mund të zhvillohen kushte të pasigurta.

b) Kushtet e veçanta përmbajnë standarde sigurie, të tilla sa që Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore e shikon të nevojshme të vendos një nivel sigurie ekuivalent me atë të vendosur në kodin përkatës të vlefshmërisë ajrore.

#### 21.A.17 Baza e certifikimit tip

a) Baza e certifikatës së tipit për t'u përdorur për lëshimin e një certifikate tip ose një certifikate tip të kufizuar do të përbëhet nga:

1. Kodi përkatës i vlefshmërisë ajrore i vendosur nga Agjencia, i cili është i vlefshëm në datën e aplikimit për atë certifikatë me përjashtim të rasteve:

- (i) kur specifikohet ndryshe nga Agjencia; ose
- (ii) nga aplikanti përzgjidhet pajtueshmëria me

amendamente të mëvonshme efikase ose kjo gjë kërkohe sipas paragrafëve (c) dhe (d).

3. Çdo rast i veçantë i përshkruar në përputhje me 21.A.16B(a).

b) Një aplikim për një certifikatë tip të aeroplanëve të mëdhenj dhe helikopterëve të mëdhenj do të jetë i vlefshëm për pesë vjet dhe një aplikim për një certifikatë tjetër tip do të jetë efektiv për tre vjet, me përjashtim të rastit kur një aplikant tregon në kohën e aplikimit që produkti i tij kërkon një periudhë më të madhe kohore për projektimin, zhvillimin dhe testimin, dhe Agjencia miraton një periudhë më të gjatë.

c) Në rastin kur një certifikatë e tipit nuk është lëshuar, ose është e qartë se një certifikatë e tipit nuk do të lëshohet, brenda periudhës kohore të vendosur nga paragrafi (b), aplikanti mundet që:

1. të dorëzojë një aplikim të ri për një certifikatë tip dhe të pajtohet me të gjitha dispozitat e paragrafit (a) që janë të zbatueshme për një aplikim origjinal; ose

2. të dorëzojë një zgjatje të aplikimit origjinal dhe të pajtohet me kodet përkatëse të vlefshmërisë ajrore që ishin të vlefshme në një datë, për t'u përzgjedhur nga aplikanti, jo më të herët se data e cila paraprin datën e lëshimit të certifikatës së tipit sipas afatit kohor të vendosur në paragrafin (b) për aplikimin origjinal.

d) Nëse aplikanti përzgjedh të pajtohet me një amendament në kodet e vlefshmërisë ajrore, i cili është efektiv pas dorëzimit të aplikimit për një certifikatë të tipit, aplikanti do të pajtohet gjithashtu me çdo amendament tjetër që Agjencia mendon se ka lidhje të drejtpërdrejtë.

21.A.18 Përcaktimi i kërkesave të zbatueshme të mbrojtjes mjedisore dhe udhëzimet certifikuese

a) Kërkesat e zbatueshme të zhurmës për lëshimin e një certifikate tip për një mjet fluturues janë të përshkruara sipas dispozitave të kapitullit 1 të aneksit 16, volumit I, pjesa II të Konventës së Çikagos dhe:

1. për aeroplanët subsonikë reaktiv në volumnin I, pjesa II, kapitujt 2, 3, dhe 4 sipas rastit;

2. për aeroplanët me helikë, në volumnin I, pjesa II, kapitujt 3, 4, 5, 6 dhe 10, sipas rastit;

3. për helikopterët në volumnin I, pjesa II, kapitujt 8 dhe 11, sipas rastit; dhe

4. për aeroplanët supersonikë, në volumnin I, pjesa II, kapitulli 12, sipas rastit.

b) Kërkesat e zbatueshme për lëshimin e një certifikate tip për një mjet fluturues dhe motor janë të përshkruara në aneksin 16 të Konventës së Çikagos:

1. Për parandalimin e ventilimit të qëllimshëm të karburantit në volumnin II, pjesa II, kapitulli 2;

2. për emetimet e motorëve turbo-reaktivë dhe turbo-ventilatorë të synuar për forcë shtytëse vetëm në shpejtësi supersonike, në volumnin II, pjesa III, kapitulli 2; dhe



3. për emetimet e motorëve turbo-reaktivë dhe turbo-ventilatorë të synuar për forcë shtytëse vetëm në shpejtësi supersonike, në volumnin II, pjesa III, kapitulli 3.

c) Agjencia do të lëshojë, në përputhje me udhëzimin e ministrit nr.3, datë 7.2.2011, udhëzime certifikuese duke siguruar mënyra të pranueshme për të demonstruar pajtueshmëri me kërkesat e zhurmës dhe të emetimit të parashtruara në paragrafët (a) dhe (b) respektivisht.

21.A.19 Ndryshimet që kërkojnë një certifikatë tipi të re

Çdo person fizik ose juridik që propozon të ndryshojë një produkt, do të aplikojë për një certifikatë tipi të re nëse Agjencia zbulon se ndryshimi në projektim, fuqi, shtytje ose peshë është aq i madh sa që të kërkohet një investigim i plotë substancial pajtueshmërie me bazën përkatëse të certifikatës së tipit.

21.A.20 Pajtueshmëria me bazën e certifikatës së tipit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore

a) Aplikanti për një certifikatë tip ose një certifikatë tip të kufizuar duhet të tregojë pajtueshmëri me bazën e zbatueshme të certifikatës së tipit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore dhe duhet t'i vendosë në dispozicion Agjencisë mënyrat nëpërmjet të cilave është treguar kjo pajtueshmëri.

Aplikanti duhet të deklarojë se ka treguar pajtueshmëri me të gjitha bazat e zbatueshme të certifikatës së tipit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore.

c) Atëherë kur aplikanti mban një miratim të përshtatshëm të organizatës projektuese, deklarimi i paragrafit (b) do të bëhet sipas dispozitave të nënpjesës J.

21.A.21 Lëshimi i një certifikate tip

Aplikantit do t'i jepet e drejta të ketë një certifikatë tip për një produkt të lëshuar nga Agjencia, pasi:

a) të ketë demonstruar aftësinë e tij në përputhje 21.A.14;

b) të ketë dorëzuar deklaratën e cituar tek 21 A20(d); dhe

c) të ketë treguar se:

1. produkti për t'u certifikuar, përmbush bazën e certifikatës së tipit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore të përcaktuara në përputhje me 21.A.17 dhe 21.A.18;

2. çdo dispozitë e vlefshmërisë ajrore, e cila nuk është përmbushur është kompensuar nga faktorë që garantojnë një nivel ekuivalent sigurie;

3. asnjë tipar ose karakteristikë që bën atë të pasigurt për përdorimet për të cilat është kërkuar certifikimi; dhe

4. aplikanti i certifikatës së ka deklaruar shprehimisht se është i përgatitur për t'u pajtuar me 21.A.44.

d) Në rastin e certifikate tip për një mjet fluturues, motor ose helikë, ose të dyja, nëse janë të instaluar në mjet fluturues, të kenë një certifikatë tip të lëshuar ose përcaktuar në përputhje me këtë rregullore.

21.A.23 Lëshimi i një certifikate të kufizuar tipi

a) Për një mjet fluturues që nuk përmbush dispozitat e 21.A.21(c), aplikanti do të ketë të drejtë të ketë një certifikatë tip të kufizuar të lëshuar nga Agjencia pasi:

1. të pajtohet me bazën e përshtatshme të certifikatës së tipit të vendosur nga Agjencia, duke garantuar siguri të përshtatshme në lidhje me përdorimin e synuar të mjetit fluturues, dhe me kërkesat e zbatueshme të mbrojtjes mjedisore;

2. të ketë shprehur shprehimisht se është i përgatitur të pajtohet me 21.A.44.

b) Motori ose helika e instaluar në mjetin fluturues, ose të dyja, duhet:

1. të kenë një certifikatë tip të lëshuar ose përcaktuar në përputhje me këtë rregullore; ose

2. të ketë treguar se është në përputhje me udhëzimet e certifikimit që janë të nevojshme për të siguruar një fluturim të sigurt të mjetit fluturues.

21.A.31 Projekti i tipit

a) Tipi i projektit do të përbëhet nga:

1. vizatimet dhe udhëzimet, dhe një listë të atyre vizatimeve dhe udhëzimeve, të nevojshme për të përcaktuar konfigurimin dhe tiparet e projektimit të produktit që pajtohen me bazën e zbatueshme të certifikatës së tipit dhe kërkesat mbrojtjes mjedisore;

2. informacion mbi materialet dhe proceset dhe mbi metodat e prodhimit dhe montimit të produktit të cilat janë të nevojshme për të siguruar pajtueshmërinë me produktin;

3. një pjesë e miratuar e kufizimeve të vlefshmërisë ajrore për udhëzimet e vazhdimësisë së vlefshmërisë ajrore siç edhe përcaktohet nga kodi i zbatueshëm i vlefshmërisë ajrore; dhe

4. çdo e dhënë tjetër e nevojshme që të lejojë me anë të krahasimit, përcaktimin e vlefshmërisë ajrore, karakteristikat e zhurmës, ventilimin e karburantit, dhe emetimeve të shkarkuara (atje ku është e përshtatshme) të produkteve të mëvonshme të të njëjtit tipi.

b) Çdo tip projektimi do të identifikohet në mënyrë të përshtatshme.

21.A.33 Investigimi dhe provat

a) Aplikanti duhet të kryejë të gjitha inspektimet dhe provat e nevojshme për të treguar pajtueshmëri me bazën e zbatueshme të certifikimit tip dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore.

b) Përpara se të ndërmerret çdo prov e kërkuar nga paragrafi (a), aplikanti duhet të ketë përcaktuar:

1. Për kampionin në provë:

(i) që materialet dhe proceset pajtohen në mënyrë të përshtatshme me udhëzimet për tipin e projektimit të propozuar;

(ii) që pjesët e produktit pajtohen në mënyrë të përshtatshme me vizatimet në tipin e projektit të propozuar;

(iii) që proceset e prodhimit, ndërtimi dhe montimi të përputhen në mënyrë të përshtatshme me ato që specifikohen në tipin e projektit të propozuar; dhe

2. Që mjeti i provës dhe të gjitha mjetet matëse të përdorura për testime janë të përshtatshme për provën dhe janë të kalibruara në mënyrë të përshtatshme.

c) Aplikanti do t'i lejojë Agjencisë të bëjë çdo inspektim të nevojshëm për të kontrolluar pajtueshmërinë me paragrafin (b).

d) Aplikanti do t'i lejojë Agjencisë të rishikojë çdo raport, të bëjë çdo inspektim dhe të kryejë ose dëshmojë çdo provë fluturimi ose në tokë të cilat janë të nevojshme për të kontrolluar vlefshmërinë e deklaratës së pajtueshmërisë të dorëzuar nga aplikanti sipas 21.A.20(b) dhe për të përcaktuar se asnjë tipar ose karakteristikë nuk e bën produktin të pasigurt për përdorimet për të cilat kërkohet certifikimi.

e) Për provat e kryera ose të dëshmuara nga Agjencia sipas paragrafit (d):

1. Aplikanti do t'i paraqesë Agjencisë një deklaratë pajtueshmërie me paragrafin (b); dhe

2. Produktit, pjesës ose pajisjes nuk mund t'u bëhet asnjë ndryshim në lidhje me provën, ndryshim ky i cili do të ndikonte deklaratën e pajtueshmërisë midis kohës kur tregohet pajtueshmëria me paragrafin (b) dhe kohës që i prezantohet Agjencisë për testim.

#### 21.A.35 Provat e fluturimit

a) Prova e fluturimit për qëllimin e marrjes së një certifikate tip do të kryhet në përputhje me kushtet për një fluturim të tillë të specifikuar nga Agjencia.

b) Aplikanti do të bëjë të gjitha provat e fluturimit që Agjencia i shikon si të nevojshme:

1. Për të përcaktuar pajtueshmëri me bazën e zbatueshme të certifikatës së tipit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore, dhe;

2. Për mjetet fluturuese, pjesët dhe pajisjet e tij për t'u certifikuar sipas kësaj pjese, janë të qëndrueshme dhe funksionojnë si duhet, përjashtuar:

i) hidroplanët me dhe pa motorë;

ii) balonat dhe zepelin sipas ELA 1 dhe ELA 2;

iii) avionët me peshë 2722 kg e më pak;

c) (E rezervuar);

d) (E rezervuar);

e) (E rezervuar).

f) Provat e fluturimit të përshkruara në nën paragrafin (b)(2) do të përfshijnë:

1. Për mjetet fluturuese që kanë të integruara motorë me turbinë të një tipi të papërdorur më parë në një certifikatë tip të mjetit fluturues, të paktën 300 orë fluturimi me një sasi të plotë motorësh që pajtohen me një certifikatë të tipit; dhe

2. Për të gjithë mjetet e tjera fluturuese të paktën 150 orë në punë.

#### 21.A.41 Certifikata e tipit

Të dyja, si certifikata e tipit, dhe certifikata e tipit e kufizuar konsiderohen se përfshijnë tipin e projektit, kufizimet funksionale, fletën e të dhënave të certifikatës së tipit për vlefshmërinë ajrore dhe emetimet, bazën e zbatueshme të certifikatës së tipit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore, me anë të të cilave Agjencia regjistron pajtueshmërinë, dhe çdo kusht ose kufizim tjetër të përshkruar për produktin në udhëzimet përkatëse certifikuese dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore. Certifikata e tipit e mjetit fluturues dhe certifikata e tipit e kufizuar, për më tepër, përfshijnë të dyja fletën e të dhënave të certifikatës së tipit për zhurmën. Fleta me të dhënat e certifikatës së tipit të motorit përfshin të dhënat e pajtueshmërisë me emetimin.

#### 21.A.44 Detyrimet e mbajtësit

Çdo mbajtës i një certifikate tip ose certifikate tip të kufizuar duhet:

a) të ndërmarrë detyrimet e parashtruara tek 21.A.3, 21.A.3B, 21.A.4, 21.A.55, 21.A.57 dhe 21.A.61; dhe për këtë qëllim, duhet të vazhdojë të përmbushë kërkesat e kualifikimit për të drejtën për t'u zgjedhur sipas 21.A.14; dhe

b) të specifikojë shënimin në përputhje me nënpjesën Q.

#### 21.A.47 Mundësia për t'u transferuar

Transferimi i një certifikate tip ose certifikate tip të kufizuar mund të bëhet vetëm drejt një person fizik ose juridik, i cili është i aftë që të ndërmarrë detyrimet sipas 21.A.44, dhe, për këtë qëllim, ka demonstruar aftësinë e tij për t'u kualifikuar sipas kriterit 21.A.14.

#### 21.A.51 Kohëzgjatja dhe vazhdimësia e vlefshmërisë

a) Një certifikatë e tipit dhe një certifikatë e tipit të kufizuar do të lëshohen për një afat kohor të pakufizuar. Ato do të jenë të vlefshme në varësi të:

1. qëndrimit të mbajtësit në përputhje me këtë pjesë; dhe

2. mosdorëzimit ose revokimit të certifikatës sipas procedurave të zbatueshme administrative të vendosura nga Agjencia.

b) Pas dorëzimit të revokimit, certifikata e tipit dhe certifikata e tipit e kufizuar duhet t'i kthehet Agjencisë.

#### 21.A.55 Mbajtja e të dhënave

I gjithë informacioni përkatës i projektimit, vizatimet dhe raportet e provave, duke përfshirë të dhënat e inspektimeve për produktin e testuar do të mbahen nga mbajtësi i certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit të kufizuar në dispozicion të Agjencisë dhe do të ruhen në mënyrë që të japin informacionin e nevojshëm për të siguruar vazhdimësinë e vlefshmërisë ajrore dhe pajtueshmërinë me kërkesat e zbatueshme të mbrojtjes mjedisore të produktit.

#### 21.A.57 Manualet

Mbajtësi i një certifikate tipi ose një certifikate tipi të kufizuar do të prodhojë, ruajë dhe përditësojë kopje origjinale të të gjitha manualeve të kërkuara nga baza e zbatueshme e certifikatës së tipit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore të produktit, dhe t'i sigurojë Agjencisë, me kërkesën e saj, kopjet përkatëse.

21.A.61 Udhëzimet për vazhdimësinë e vlefshmërisë ajrore

a) Mbajtësi i certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit të kufizuar do t'i vendosë në dispozicion, të paktën një sërë udhëzimesh të plota për vlefshmëri ajrore në vazhdimësi, duke përfshirë të dhëna përshkruese dhe udhëzime përmbushjeje në përputhje me bazën e zbatueshme të certifikatës së tipit, secilit pronar të njohur të një ose më shumë mjeteve fluturuese, motori ose helike pas dorëzimit të tyre ose pas lëshimit të certifikatës së parë të vlefshmërisë ajrore për mjetin fluturues në fjalë, dhe pas kësaj ia vendos këto udhëzime në dispozicion pasi ka marrë kërkesë nga çdo person tjetër që kërkohet të pajtohet me ndonjë nga kushtet e atyre udhëzimeve. Disponueshmëria e ndonjë manuali ose pjese të udhëzimeve për vazhdimësi të vlefshmërisë ajrore, që kanë të bëjnë me kontroll të përgjithshëm ose forma të tjera mirëmbajtjeje të rëndë, mund që të vonohet deri pasi produkti të ketë hyrë në shërbim, por duhet të vihet në dispozicion para se ndonjë nga produktet të arrijë vjetërsinë përkatëse ose orët e fluturimit/ciklet.

b) Për më tepër, ndryshimet e bëra tek udhëzimet për vlefshmëri ajrore në vazhdimësi do të bëhen të njohura për të gjithë operatorët e produktit dhe do t'i vihen në dispozicion, me kërkesë, çdo personi nga i cili kërkohet që të pajtohet me ndonjë nga këto udhëzime. Agjencisë do t'i dorëzohet një program që tregon se si ndryshimet në udhëzimet për vlefshmërinë ajrore në vazhdimësi janë të shpërndara.

#### (NËNPJESA C- JO E ZBATUESHME)

#### NËNPJESA D - NDRYSHIMET NË CERTIFIKATAT E TIPIT DHE CERTIFIKATAT E TIPIT TË KUFIZUARA

##### 21.A.90A Qëllimi

Kjo nënpjesë parashikon procedurat për aprovimin e ndryshimeve të dizenjimit të tipit dhe të certifikatave të tipit, dhe parashikon të drejtat dhe detyrimet e aplikantëve, dhe të zotëruesve për këto aprovime. Kjo nënpjesë gjithashtu përkufizon ndryshimet standarde që s'është nevoja të aprovohen nën këtë nënpjesë. Në këtë nënpjesë, referencat për certifikatat e tipit përfshinë certifikatat e tipit dhe ato të kufizuara.

##### 21.A.90B Ndryshimet standarde

Ndryshime standarde janë ato ndryshime në projektimin e tipit:

Në lidhje me:

i) avionët me peshë maksimale ngritjeje 5700 kg ose më pak;

ii) helikopterët me peshë maksimale ngritjeje 3175 kg ose më pak;

iii) hidroplanët pa ose me motor, balona dhe zepelin siç përcaktohen në ELA 1 dhe ELA 2;

2. Që ndjekin të dhënat e projektit të tipit të përfshira në specifikimet e certifikimit të lëshuara nga Agjencia, të cilat përmbajnë metoda, teknika dhe praktika të pranueshme për të zbatuar dhe identifikuar ndryshimet standarde, ku të përfshijnë instruksionet në lidhje me to për vlefshmërinë e vazhduar ajrore;

3. Që s'janë në konflikt me të dhënat e zotëruesit të certifikatës së tipit.

b) Pikat 21.A.91 deri në 21.A.109 s'janë të aplikueshme për ndryshimet standarde

21.A.91 Klasifikimi i ndryshimeve në tipin e projektimit

Ndryshimet në tipin e projektimit janë të klasifikuara si të vogla dhe madhore. Një "ndryshim i vogël" është një ndryshim që nuk ka një efekt të konsiderueshëm mbi peshën, balancën, fuqinë strukturore, qëndrueshmërinë, karakteristikat operacionale, zhurmën, ventilimin e karburantit, emetimin e shkarkimeve, ose në karakteristika të tjera që ndikojnë në vlefshmërinë ajrore të produktit. Pa cenuar 21.A.19, të gjitha ndryshimet e tjera janë "ndryshime madhore" sipas kësaj nënpjesë. Ndryshimet e vogla dhe madhore do të miratohen në përputhje me 21.A.95 ose 21.A.97 sipas rastit, dhe do të identifikohen në mënyrë të përshtatshme.

##### 21.A.92 Mundësia për t'u zgjedhur

a) Vetëm mbajtësi i certifikatës së tipit mund të aplikojë për miratim të një ndryshimi të madh në një tip projektimi sipas kësaj nënpjesë; të gjithë aplikantët e tjerë për një ndryshim madhor në një tip projektimi do të aplikojnë sipas nënpjesës E.

b) Çdo person fizik ose juridik mund të aplikojë për miratim të një ndryshimi i vogël në tipin e projektimit sipas kësaj nënpjesë.

##### 21.A.93 Aplikimi

Një aplikim për miratim të një ndryshimi në tipin e projektimit do të kryhet në formën dhe mënyrën e vendosur nga Agjencia dhe do të përfshijë:

(a) Një përshkrim të ndryshimit, duke identifikuar:

1. Të gjitha pjesët e tipit të projektimit dhe manualët e miratuar që preken;

2. Udhëzimet e certifikimit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore, me të cilat ndryshimi është projektuar për t'u pajtuar në përputhje me 21.A.101.

(b) Identifikimi i çdo inspektimi të përsëritur që është i nevojshëm për të treguar pajtueshmërinë e produktit të ndryshuar me udhëzimet e zbatueshme të certifikimit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore.

##### 21.A.95 Ndryshimet e vogla

Ndryshimet e vogla në një tip projektimi do të klasifikohen dhe miratohen, qoftë:

- a) nga Agjencia, ose
- b) nga një organizatë projektimi e miratuar në mënyrën e përshtatshme sipas procedurës së pranuar me Agjencinë.

21.A.97 Ndryshimet madhore

- a) Një aplikant për një ndryshim madhor:

1. do të paraqesë pranë Agjencisë të dhëna provuese, së bashku me çdo të dhënë përshkruese e nevojshme për t'u përfshirë në tipin e projektimit;

2. Tregojë se produkti i ndryshuar pajtohet me udhëzimet e zbatueshme certifikuese dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore, siç edhe specifikohet tek 21.A.101;

3. Përputhet me pikat 21.A.20 (b), (c) dhe (d)

4. Atëherë kur aplikanti ka një miratim të përshtatshëm të organizatës projektuese, kryen deklaratën sipas pikës 21.A.20 (d) të nënpjesës J;

5. Pajtohet me piken 21.A.33 dhe atje ku është e zbatueshme, me 21 A.35.

(b) Miratimi i një ndryshimi madhor në një tipi projekti është i kufizuar me atë konfigurim ose ato konfigurime në tipin e projektimit sipas të cilave është bërë ndryshimi.

21.A.101 Përcaktimi i udhëzimeve të zbatueshme të certifikimit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore

a) Një aplikant për një ndryshim në një certifikatë të tipit, duhet të demonstrojë se produkti i ndryshuar pajtohet me kodin e vlefshmërisë ajrore që është i zbatueshëm për produktin e ndryshuar dhe që është në fuqi në datën e aplikimit për ndryshim, dhe me kërkesat e zbatueshme të mbrojtjes mjedisore të parashtruara tek 21.A.18.

b) Nëpërmjet përjashtimit nga paragrafi (a), një aplikant mund të tregojë se produkti i ndryshuar pajtohet me një amendament më të hershëm të kodit të vlefshmërisë ajrore të përcaktuar në paragrafin (a), dhe me çdo udhëzim certifikues tjetër për të cilin Agjencia mendon se është i lidhur në mënyrë të drejtpërdrejt. Megjithatë, kodi i përmirësuar herët i vlefshmërisë ajrore nuk mund t'i paraprijë kodit përkatës të vlefshmërisë ajrore që është i integruar me anë të citimit në certifikatën e tipit. Aplikanti mund të tregojë pajtueshmëri me një amendament më të hershëm të një kodi të vlefshmërisë ajrore për secilën nga pikat më poshtë:

1. Një ndryshim që Agjencia e gjykon si jo të rëndësishëm. Në përcaktimin nëse një ndryshim specifik është i rëndësishëm, Agjencia e shqyrton ndryshimin në kontekstin e ndryshimeve projektuese të mëparshme përkatëse dhe të gjitha rishikimeve përkatëse të udhëzimeve certifikuese të integruara në certifikatën e tipit për produktin. Ndryshimet që përbushin një nga kriteret e mëposhtme konsiderohen automatikisht të rëndësishme:

(i) Nuk ruhet konfigurimi i përgjithshëm ose parimet e ndërtimit;

(ii) Supozimet e përdorura për certifikimin e produktit për t'u ndryshuar nuk qëndrojnë të vlefshme.

2. Çdo zonë, sistem, pjesë ose pajisje për të cilat Agjencia gjykon se nuk ndikohen nga ndryshimi.

3. Çdo zonë, sistem, pjesë ose pajisje që ndikohet nga ndryshimi, për të cilat Agjencia gjykon se pajtueshmëria me një kod të vlefshmërisë ajrore të përshkruar në paragrafin (a) nuk do të kontribuonte materialisht në nivelin e sigurisë të produktit të ndryshuar ose do të ishte jo praktike.

(c) Një aplikant për një ndryshim në një mjet fluturues (përveç helikopterëve) me një peshë maksimale 2722 kg (6.000 lbs.) ose më pak ose në një helikopter me motor pa turbinë me një peshë maksimale 1 361 kg (3 000 lbs.) ose më pak mund të tregojë se produkti i ndryshuar pajtohet me bazën e certifikatës së tipit të integruar me anë të citimit në certifikatën e tipit. Megjithatë, nëse Agjencia gjykon se ndryshimi është i rëndësishëm në një zonë, Agjencia mund që të përcaktojë pajtueshmëri me një amendament që është në bazën e certifikimit tip të integruar me anë të citimit në certifikatën e tipit, dhe që është në fuqi në datën e aplikimit, dhe me çdo udhëzim certifikues të cilin Agjencia e gjykon si të lidhur në mënyrë të drejtpërdrejtë me produktin, me përjashtim të rastit kur Agjencia konstaton gjithashtu se pajtueshmëria me atë amendament ose udhëzim certifikues nuk do të kontribuonte materialisht në nivelin e sigurisë së produktit të ndryshuar ose nuk do të ishte praktik.

d) Nëse Agjencia konstaton se kodi i vlefshmërisë ajrore në fuqi në datën e aplikimit për ndryshimin nuk siguron standarde të mjaftueshme në lidhje me ndryshimin e propozuar, aplikanti do të pajtohet gjithashtu me çdo kusht të veçantë, dhe amendament ndaj atyre kushteve të veçanta të përshkruara sipas dispozitave, për të siguruar një nivel sigurie të barabartë me atë të vendosur në kodin e vlefshmërisë ajrore që është në fuqi në datën e aplikimit për ndryshimin.

e) Një aplikim për një ndryshim në një certifikatë tip për aeroplanë të mëdhenj dhe mjete fluturuese të mëdha me rotor është efektive për pesë vjet, dhe një aplikim për një ndryshim në çdo certifikatë tjetër tip është efektive për tre vjet. Në rastin kur një ndryshim nuk është miratuar, ose është e qartë se nuk do të miratohet sipas afatit kohor të vendosur sipas këtij nën paragrafi, aplikanti mundet:

1. të dorëzojë një aplikim të ri për një ndryshim në certifikatën e tipit dhe të pajtohet më të gjitha dispozitat e paragrafit (a) të zbatueshme për një aplikim origjinal për ndryshim; ose

2. të aplikojë për një zgjatje të aplikimit origjinal dhe të pajtohet me dispozitat e paragrafit (a) për një datë efektive aplikimi, për t'u përzgjedhur nga aplikanti, jo më të herët se data e cila paraprin datën e miratimit të

ndryshimit sipas afatit kohor të vendosur në këtë nënparagraf për aplikimin origjinal për ndryshimin.

f) Nëse aplikanti zgjedh përputhshmërinë me specifikimet e certifikimit të një amendimi të kodeve të vlefshmërisë ajrore që janë efektive pas dorëzimit të aplikimit për ndryshim të një tipi, aplikanti gjithashtu duhet të përputhet me çdo specifikim certifikimi që mendohen nga Agjencia se lidhet në mënyrë direkte.

#### 21.A.103 Lëshimi i miratimit

a) Aplikanti do të ketë të drejtën të bëjë një ndryshim madhor në një tipi projekti të miratuar nga Agjencia pasi:

1. të ketë dorëzuar deklaratën e cituar tek 21.A.97 (a)(3); dhe

2. të jetë treguar se:

(i) produkti i ndryshuar përmbush udhëzimet e zbatueshme certifikuese dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore, siç specifikohet tek 21.A.101;

(ii) çdo dispozitë e vlefshmërisë ajrore e cila nuk është përmbushur është kompensuar nga faktorë që sigurojnë një nivel ekuivalent sigurie; dhe

(iii) asnjë tipar ose karakteristikë e bën produktin e pasigurt për përdorimet për të cilat kërkohet certifikim.

b) Një ndryshim i vogël në një lloj projektimi do të miratohet vetëm në përputhje me 21.A.95 nëse tregohet se produkti i ndryshuar përmbush udhëzimet e zbatueshme të certifikimit, siç specifikohet tek 21.A.101.

#### 21.A.105 Mbajtja e të dhënave

Për secilin ndryshim, i gjithë informacioni përkatës projektues, vizatimet dhe raportet e provave, duke përfshirë të dhënat e inspektimit për produktin e testuar të ndryshuar, duhet të mbahen nga aplikanti në dispozicion të Agjencisë dhe duhet të ruhen në mënyrë që të japin informacionin e nevojshëm për të siguruar vlefshmërinë ajrore në vazhdimësi dhe pajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme të mbrojtjes mjedisore të produktit të ndryshuar.

#### 21.A.107 Udhëzime për vlefshmëri ajrore të vazhduar

(a) Mbajtësi i një miratimi të një ndryshimi të vogël në tipin e projektimit do t'i japë, të paktën një set të variacioneve shoqëruese, nëse ka ndonjë, ndaj udhëzimeve për vazhdimësi të vlefshmërisë ajrore të produktit mbi të cilin do të instalohet ndryshimi i vogël, i përgatitur në përputhje me bazën e zbatueshme të certifikatës së tipit, secilit pronar të një ose më shumë mjeteve fluturuese, motori, ose helike që integron në vetvete ndryshimin e vogël, pas dorëzimit të tyre, ose pas lëshimit të certifikatës së parë të vlefshmërisë ajrore për mjetin fluturues të prekur nga ndryshimi, cilado që të ndodhë më vonë nga këto të dyja, dhe pas kësaj do t'i vendosë këto variacione në udhëzime në dispozicion, me kërkesë, të çdo personi tjetër, nga i cili kërkohet që të pajtohet me ndonjë nga kushtet e këtyre udhëzimeve.

(b) Për më tepër, ndryshimet në ato variacione të udhëzimeve për vlefshmëri ajrore në vazhdimësi duhet

të vihen në dispozicion të të gjithë operatorëve të njohur të një produkti që integron një ndryshim të vogël dhe do t'i vihen në dispozicion, me kërkesë, çdo personi nga i cili kërkohet të pajtohet me ndonjë nga ato udhëzime.

#### 21.A.109 Detyrimet dhe shënjimi MPE

Mbajtësi i një miratimi të një ndryshimi të vogël në tipin e projektimit:

a) duhet të ndërmarrë detyrimet e parashtruara tek 21.A.4, 21.A.105 dhe 21.A.107; dhe

b) duhet të specifikojë shënjimin, duke përfshirë shkronjat MPE (më poshtë “Miratimi i pjesës evropiane”), në përputhje me 21.A.804(a).

### NËNPJESA E — CERTIFIKATAT E TIPIT PLOTËSUESE

#### 21.A.111 Qëllimi

Kjo nënpjesë vendos procedurën për miratimin e ndryshimeve të mëdha në tipin e projektimit sipas procedurave certifikatës së tipit plotësuese dhe vendos të drejtat dhe detyrimet e aplikantëve dhe mbajtësit e certifikatave.

#### 21.A.112 Mundësia për t'u zgjedhur

Çdo person fizik ose juridik (organizatë), që ka demonstruar ose është në proces demonstrimi të aftësisë së tij në përputhje me 21.A.112B duhet të ketë mundësi të përzgjidhet si një aplikant për një certifikatë tip plotësuese sipas kushteve të parashtruara në këtë nënpjesë.

#### 21.A.112B Demonstrimi i aftësisë

a) Çdo organizatë që aplikon për një certifikatë tip plotësuese duhet të demonstrojë aftësinë e saj duke pasur një miratim të organizatës projektuese, të lëshuar nga Agjencia në përputhje me nënpjesën “J”.

b) Duke u përjashtuar nga paragrafi (a), si një procedurë alternative për të demonstruar aftësinë e tij, një aplikant mund që të kërkojë miratimin e Agjencisë për përdorimin e procedurave që përcaktojnë praktikat specifike të projektimit, burimet dhe rendin e aktiviteteve të nevojshme për t'u pajtuar me këtë nënpjesë.

#### 21.A.113 Aplikimi për një certifikatë tip plotësuese

a) Një aplikim për një certifikatë tip plotësuese duhet të bëhet sipas formës dhe mënyrës së përcaktuar nga Agjencia.

b) Një aplikim për një certifikatë tip plotësuese duhet të përfshijë përshkrimet dhe identifikimin e kërkuar nga 21.A.93. për më tepër, një aplikim i tillë do të përfshijë një justifikim që informacioni mbi të cilat ato identifikime janë bazuar është i mjaftueshëm qoftë nga burimet e vetë aplikantit, ose nëpërmjet një marrëveshjeje me mbajtësin e tipit të certifikatës.

#### 21.A.114 Tregimi i pajtueshmërisë

Një aplikant për një certifikatë të certifikatë tip plotësuese do të pajtohet me 21.A.97.

#### 21.A.115 Lëshimi i një certifikate tip plotësuese

Aplikantit do t'i jepet e drejta të ketë një certifikatë

tip plotësuese të lëshuar nga Agjencia pasi:

- a) ka dorëzuar deklaratën sipas pikës 21.A.20(d);
- b) ka demonstruar se:

1. produkti i ndryshuar përputhet me specifikimet e certifikimit të aplikueshme dhe kërkesat e mbrojtjes së mjedisit siç specifikohet në pikën 21.A.101;

2. çdo parashikim i vlefshmërisë ajrore, që nuk është në përputhshmëri, kompensohet nga faktorë që sigurojnë një nivel ekuivalente të sigurisë; dhe

3. asnjë tipar apo karakteristikë e bën produktin të pasigurt për përdorimin për të cilin kërkohet,

- c) demonstroi kapacitetet sipas 21.A.112B;

- d) atëherë kur, sipas 21.A.113(b), aplikanti ka hyrë në një marrëveshje me mbajtësin e certifikatës së tipit;

1. Mbajtësi i certifikatës së tipit ka njoftuar se nuk ka kundërshtime teknike në lidhje me informacionin e paraqitur sipas 21.A.93; dhe

2. Mbajtësi i certifikatës së tipit ka pranuar të bashkëpunojë me mbajtësin e certifikatës së tipit plotësuese për të siguruar përmbushje të të gjitha detyrimeve për vlefshmëri ajrore në vazhdimësi të produktit të ndryshuar nëpërmjet pajtueshmërisë me 21.A.44 dhe 21.A.118A.

21.A.116 Mundësia për t'u transferuar

Një certifikatë e tipit plotësuese duhet vetëm të transferohet në drejtim të një person fizik ose juridik i cili është i aftë të ndërmarrë detyrimet e 21.A.118A dhe për këtë qëllim ka demonstruar aftësinë e tij për t'u kualifikuar sipas kriterit 21.A.112B.

21.A.117 Ndryshimet në atë pjesë të produktit të mbuluar nga një certifikatë e tipit plotësuese

- a) Ndryshimet e vogla në atë pjesë të produktit të mbuluar nga një certifikatë e tipit plotësuese duhet të klasifikohen dhe miratohen në përputhje me nënpjesën D.

- b) Çdo ndryshim madhor në atë pjesë të produktit të mbuluar nga një certifikatë e tipit plotësuese duhet të miratohet si një certifikatë e tipit plotësuese më vete në përputhje me këtë nënpjesë.

- c) Nëpërmjet përjashtimit nga paragrafi (b), një ndryshim i madh i pjesës së produktit të mbuluar nga një certifikatë e tipit plotësuese, e paraqitur nga vetë mbajtësi i certifikatës së tipit plotësuese, mund që të miratohet si një ndryshim ndaj certifikatës së tipit ekzistuese.

21.A.118A Detyrimet dhe shënjimi MPE

Çdo mbajtës i një certifikate tip plotësuese:

- a) duhet të ndërmarrë detyrimet:

1. e parashtruar tek 21.A.3, 21.A.3B, 21.A.4, 21.A.105, 21.A.119 dhe 21.A.120;

2. që janë të nënkuptuara në bashkëpunimin me mbajtësin e certifikatës së tipit sipas 21.A.115(c)(2);

Dhe për këtë qëllim të vazhdojë të përmbushë kriteret e 21.A.112B

- b) specifikojë shënimin, duke përfshirë germat MPE, në përputhje me 21.A.804(a).

21.A.118B Kohëzgjatja dhe vlefshmëria në vazhdimësi

Një certifikatë e tipit plotësuese do të lëshohet për një periudhë kohore pa afat. Do të qëndrojë e vlefshme në varësi të:

1. qëndrimit të mbajtësit në pajtueshmëri me këtë Pjesë; dhe

2. mosdorëzimit ose revokimit të certifikatës sipas procedurave të zbatueshme administrative të vendosura nga Agjencia.

- b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata e tipit plotësuese do t'i kthehet Agjencisë.

21.A.119 Manualet

Mbajtësi i një certifikate tip plotësuese do të prodhojë, do të ruajë dhe do të përditësojë kopje origjinale të variacioneve në manualët e kërkuara nga baza e zbatueshme e certifikimit tip dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore për produktin, të cilët janë të nevojshëm që të mbulojnë ndryshimet e prezantuara sipas certifikatës së tipit plotësuese, dhe t'i japë kopje të këtyre manualeve Agjencisë pasi të ketë marrë një kërkesë.

21.A.120 Udhëzimet për vazhdimësinë e vlefshmërisë ajrore

- a) Mbajtësi i një certifikate tip plotësuese për një mjet fluturues, motor ose helikë, do t'i japë të paktën një set të variacioneve shoqëruese të udhëzimeve për vazhdimësi të vlefshmërisë ajrore, të përgatitura në përputhje me bazën e zbatueshme të certifikatës së tipit, secilit pronar të një ose më shumë mjeteve fluturuese, motori, ose helikë që integron në vetvete tiparet e një certifikate tip plotësuese, pas dorëzimit të saj ose pas lëshimit të certifikatës së parë të vlefshmërisë ajrore për mjetin fluturues të prekur nga ndryshimi, cilado që të ndodh më vonë nga këto të dyja, dhe pas kësaj do t'i vendos këto variacione në udhëzime dhe në dispozicion, me kërkesë, të çdo personi tjetër nga i cili kërkohet që të pajtohet me ndonjë nga kushtet e këtyre udhëzimeve. Disponueshmëria e ndonjë manuali ose pjese të udhëzimeve për vazhdimësi të vlefshmërisë ajrore, që kanë të bëjnë me kontroll të përgjithshëm ose forma të tjera mirëmbajtjeje të rëndë, mund që të vonohet deri pasi produkti të ketë hyrë në shërbim, por duhet të vihet në dispozicion para se ndonjë nga produktet të arrijë vjetërsinë përkatëse ose orët e fluturimit/ciklet.

- b) Për më tepër, ndryshimet e bëra tek udhëzimet për vlefshmëri ajrore në vazhdimësi do të bëhen të njohura për të gjithë operatorët e një produkti që integron në vetvete certifikatën e tipit plotësuese dhe do t'i vihen në dispozicion, me kërkesë, çdo personi nga i cili kërkohet që të pajtohet me ndonjë nga këto udhëzime. Agjencisë do t'i dorëzohet një program që tregon se si ndryshimet në udhëzimet për vlefshmërinë ajrore në vazhdimësi janë të shpërndara.

## NËNPJESA F — PRODHIMI PA MIRATIMIN E ORGANIZATËS PRODHUESE

### 21.A.121 Qëllimi

a) Kjo nënpjesë vendos procedurën për të demonstruar përputhshmërinë me të dhënat e zbatueshme të projektimit të një produkti, pjese, ose pajisje e cila synohet të prodhohet pa miratimin e një organizate prodhuese sipas nënpjesës G.

b) Kjo nënpjesë vendos rregullat që drejtojnë detyrimet e prodhuesit të një produkti, pjese ose pajisje që prodhohet sipas kësaj nënpjesë.

### 21.A.122 Mundësia për t'u zgjedhur

Çdo person fizik ose juridik mund të aplikojë për të treguar pajtueshmërinë e produkteve individuale, pjesëve dhe pajisjeve sipas kësaj nënpjesë, nëse:

a) mban ose ka aplikuar për një miratim që mbulon projektin e atij produkti, pjese ose pajisje, ose

b) ka siguruar koordinimin e kënaqshëm midis prodhimit dhe projektimit, nëpërmjet një marrëveshje të përshtatshme me aplikantin ose mbajtësin e miratimit të një projekti të tillë.

### 21.A.124 Aplikimi

a) Çdo aplikim për një marrëveshje që tregon pajtueshmërinë e produkteve individuale, pjesëve dhe pajisjeve sipas kësaj nënpjesë do të bëhet në një formë dhe mënyrë të vendosur nga AAC.

b) Një aplikim i tillë do të përmbajë:

1. të dhëna që demonstrojnë, atje ku është e zbatueshme, se:

i) lëshimi i një miratimi të organizatës prodhuese sipas nënpjesës G do të ishte i papërshtatshëm; ose

ii) certifikimi ose miratimi i një produkti, pjese ose pajisje sipas kësaj nënpjesë është i nevojshëm në pritje të lëshimit të miratimit të një organizate prodhuese sipas nënpjesës G.

Një përshkrim të informacionit të kërkuara nga 21.A.125(b).

### 21.A.125 Lëshimi i një letre miratimi

Aplikanti do të ketë të drejtë të ketë një letër miratimi të lëshuar nga AAC-ja, i cili bie dakord të tregojë pajtueshmërinë e produkteve individuale, pjesëve dhe pajisjeve sipas kësaj nënpjesë, pasi:

a) të ketë vendosur një sistem të inspektimit të prodhimit i cili siguron se çdo produkt, pjesë ose pajisje përputhet me të dhënat e zbatueshme të projektimit dhe është në gjendje për funksionim të sigurt.

b) të ketë siguruar një manual i cili përmban:

1. një përshkrim të sistemit të inspektimit të produktit të kërkuar sipas paragrafit (a);

2. një përshkrim të mënyrave për kryerjen e përcaktimeve të sistemit të inspektimit të produktit;

3. një përshkrim të provave 21.A.127 dhe 21.A.128, dhe emrat e personave të autorizuar për qëllimin e 21.A.130(a).

b) demonstruar që është i aftë të japë asistencë në përputhje me 21.A.3 dhe 21.A.129(d).

### 21.A.125B Gjetjet

a) Kur zbulohen të dhëna objektive të cilat tregojnë papajtueshmërinë e mbajtësit të letrës së marrëveshjes me kërkesat e zbatueshme të kësaj pjese, zbulimet do të klasifikohen si më poshtë:

1. Një zbulim i nivelit një është çdo papajtueshmëri me këtë pjesë e cila mund të çojë në papajtueshmëri të pakontrolluara me të dhënat e zbatueshme të projektimit dhe mund të ndikojë sigurinë e mjetit fluturues.

2. Një zbulim i nivelit dy është çdo papajtueshmëri me këtë pjesë e cila nuk është e klasifikuar si nivel një.

b) Një zbulim i nivelit tre është çdo send në të cilin është identifikuar, me anë të të dhënave objektive, përmbajtja e problemeve potenciale të cilat mund të çojnë drejt një papajtueshmërie sipas paragrafit (a).

c) Pas marrjes së njoftimit të zbulimeve sipas 21.B.143:

1. Në rast të një zbulimi të nivelit një, mbajtësi i letrës së marrëveshjes do të demonstrojë veprime korrektuese për të përmbushur kërkesat e AAC-së brenda një periudhe jo më të madhe se 21 ditë pune pas konfirmimit me shkrim të zbulimit;

2. Në rastin e zbulimeve të nivelit dy, periudha e veprimit korrektues e dhënë nga AAC-ja do të jetë në përshtatje me natyrën e zbulimit, por në çdo rast si fillim nuk do të jetë më e madhe se gjashtë muaj. Në rrethana të caktuara dhe në varësi të natyrës së zbulimit, AAC-ja mund të zgjasë periudhën gjashtë mujore në varësi të një plani veprimi korrektues të pëlqyeshëm, të miratuar nga AAC-ja.

3. Një zbulim i nivelit tre nuk do të kërkojë veprim të menjëhershëm nga mbajtësi i letrës së marrëveshjes.

d) Në rastin e zbulimeve të nivelit një ose nivelit dy, letra e marrëveshjes mund t'i nënshtrohet një kufizimi, pezullimi dhe revokimi të pjesshëm ose të plotë sipas 21.B.145. Mbajtësi i letrës së marrëveshjes do të japë në kohë një konfirmim të marrjes së njoftimit të kufizimit, pezullimit ose revokimit të letrës së marrëveshjes.

21.A.125C Kohëzgjatja dhe vlefshmëria ajrore në vazhdimësi

a) Letra e marrëveshjes do të lëshohet për një kohëzgjatje të kufizuar jo më të madhe se një vit. Do të qëndrojë e vlefshme me përjashtim të rastit kur:

1. mbajtësi i letrës së marrëveshjes nuk arrin të demonstrojë pajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë; ose

2. ka të dhëna që prodhuesi nuk mund të ruajë kontroll të kënaqshëm në prodhimin e produkteve, pjesëve ose pajisjeve sipas marrëveshjes; ose

3. prodhuesi nuk përmbush më kërkesat e 21 A.122; ose

4. letra e marrëveshjes është dorëzuar, revokuar sipas 21 B.145, ose ka skaduar.

b) Pas dorëzimit, revokimit ose skadimit, letra e marrëveshjes do t'i rikthehet autoritetit kompetent.

21.A.126 Sistemi i inspektimit të prodhimit

a) Sistemi i inspektimit të prodhimit i kërkuar sipas 21.A.125 do të japë mënyrat, për të përcaktuar që:

1. Materialet hyrëse dhe pjesët e blera ose të nënkontraktuara, të përdorura në produktin e përfunduar janë të njëjta siç janë specifikuar në të dhënat e zbatueshme të projektimit.

2. Materialet hyrëse dhe pjesët e blera ose të nënkontraktuara janë të identifikuar në mënyrën e duhur.

3. Proceset, teknikat e prodhimit dhe metodat e montimit që ndikojnë cilësinë dhe sigurinë e produktit të përfunduar janë të përmbushura në përputhje me udhëzimet e pranuar nga AAC-ja.

4. Ndryshimet e projektit, duke përfshirë zëvendësimet e materialit, janë miratuar sipas nënpjesës D ose E dhe janë kontrolluar përpara se të integrohen në produktin e përfunduar.

b) Sistemi i inspektimit të prodhimit i kërkuar sipas 21.A.125(a), do të jetë i tillë që të sigurojë që:

1. Pjesët në proces janë inspektuar për përputhshmëri me të dhënat e zbatueshme të projektimit në ato pika gjatë procesit në të cilat mund të bëhen përcaktime të sakta.

2. Materialet që i nënshtrohen dëmtimit dhe prishjes do të ruhen në mënyrë të përshtatshme dhe të mbrohen në mënyrë të mjaftueshme.

3. Vizatimet aktuale të projektimit janë të gatshme për personelin prodhues dhe inspektues, dhe do të përdoren kur është e nevojshme.

4. Materialet e refuzuara dhe pjesët të jenë veçuar dhe identifikuar, në një mënyrë e cila përjashton instalimin në produktin e përfunduar.

5. Materialet dhe pjesët që janë fshehur për shkak të shmangieve nga projekti ose udhëzimeve, dhe të cilat duhet të merren në konsideratë për instalim në produktin e përfunduar, t'i nënshtrohen një procedure rishikimi inxhinierike dhe të prodhimit. Ato materiale dhe pjesë të përcaktuara nga kjo procedurë për të qenë në shërbim duhet të identifikohen në mënyrën e duhur dhe duhet të inspektohen përsëri nëse përsëritja e punës ose riparimi është i nevojshëm. Materialet dhe pjesët e refuzuara nga kjo procedurë duhet të shënjojnë dhe lihen mënjanë për të siguruar që ato nuk janë të integruara në produktin e përfundimtar.

6. Të dhënat e prodhuara sipas sistemit të inspektimit të prodhimit të ruhen, të identifikohen me produktin ose pjesën plotësuese atje ku është praktike, dhe të ruhen nga prodhuesi në mënyrë që ai të japë informacionin e nevojshëm për të garantuar vlefshmërinë ajrore në vazhdimësi të produktit.

21.A.127 Provat: mjet fluturues

a) Çdo prodhues i një mjeti fluturues të prodhuar sipas kësaj nënpjesë duhet të vendosë një bazë të miratuar

prodhimi dhe një procedurë të testimit të fluturimit dhe formularët e kontrollimit, dhe në përputhje me këta formularë, duhet të testojë çdo mjet fluturues të prodhuar, si një mënyrë të vendosjes së aspekteve përkatëse të pajtueshmërisë me 21.A.125(a).

b) Çdo procedurë e testimit të prodhimit duhet të përfshijë, të paktën, sa më poshtë:

1. Një kontroll mbi cilësitë e përdorimit;

2. Një kontroll mbi performancën e fluturimit (duke përdorur instrumentet normal të mjetit fluturues);

3. Një kontroll mbi funksionimin e duhur të të gjitha pajisjeve dhe sistemeve të mjetit fluturues;

4. Një përcaktim se të gjitha instrumentet janë të shënjuar në mënyrën e duhur dhe të gjitha pankartat dhe manualët e kërkuara të fluturimit janë të instaluar pas provës së fluturimit;

5. Një kontroll të karakteristikave funksionale të mjetit fluturues në tokë;

6. Një kontroll mbi çdo send tjetër të veçantë për mjetin fluturues që testohet.

21.A.128 Provat: motorët dhe helikat

Çdo prodhues motorësh ose helikash të prodhuara sipas kësaj nënpjesë duhet që të vendosë çdo motor ose helikë me lartësi të ndryshueshme në një provë të pranueshme funksionale siç specifikohet në dokumentacionin e mbajtësit të certifikatës së tipit, për të përcaktuar nëse ajo punon në mënyrën e duhur brenda funksionit për të cilën ka marrë certifikatë të tipit, si një mënyrë për të vendosur aspekte përkatëse të pajtueshmërisë me 21.A.125(a).

21.A.129 Detyrimet e prodhuesit

Çdo prodhues i një produkti, pjese ose pajisjeje që prodhohet sipas kësaj nënpjesë:

a) duhet të vendosë në dispozicion çdo produkt, pjesë ose pajisje për inspektim nga AAC;

b) duhet të ruajë në vendin e prodhimit të dhënat dhe vizatimet teknike që janë të nevojshme për të përcaktuar nëse produkti pajtohet me të dhënat e zbatueshme të projektimit;

c) duhet të ruajë sistemin e inspektimit të prodhimit, i cili siguron që çdo produkt përputhet me të dhënat e zbatueshme të projektimit dhe është në gjendje për funksionim të sigurt;

d) duhet të japë asistencë për mbajtësin e certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar ose miratimit të projektit, për sa i përket çdo veprimi të vazhdimësisë së vlefshmërisë ajrore që është i lidhur me produktin, pjesën ose pajisjen që është prodhuar;

e) duhet të vendosë dhe të ruajë një sistem të raportimit të ngjarjeve të brendshme në interes të sigurisë, për të mundësuar mbledhjen dhe vlerësimin e raporteve të ngjarjeve në mënyrë që të identifikohen tendencat e dëmshme ose për të adresuar mangësitë, dhe për të nxjerrë ngjarje të raportueshme. Ky sistem do të përfshijë vlerësim të informacionit paraprak në



lidhje me ngjarjet dhe përhapjen e informacionit të ngjarjes.

f) 1. duhet të raportojë tek mbajtësi i certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar ose miratimit të projektit, të gjitha rastet në të cilat produktet, pjesët ose pajisjet janë nxjerrë në shitje nga prodhuesi dhe janë identifikuar më vonë me devijime nga të dhënat e zbatueshme të projektimit, dhe të inspektojë së bashku me mbajtësin e certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar ose miratimit të projektit për të identifikuar ato devijime të cilat mund të çojnë në një gjendje të pasigurt.

2. Raportojë pranë Agjencisë dhe AAC devijimet të cilat mund të çojnë në një gjendje të pasigurt të identifikuar sipas nënparagrafit (1). Raporte të tilla do të kryhen në formën dhe mënyrën e vendosur nga Agjencia sipas 21.A.3(b)(2) ose të pranuar nga AAC.

3. Atëherë kur prodhuesi vepron si furnizues në një organizatë tjetër prodhuese, të raportojë gjithashtu tek organizata tjetër të gjitha rastet kur ka nxjerrë në shitje produkte, pjesë ose pajisje për atë organizatë dhe më vonë i ka identifikuar ato me devijime të mundshme nga të dhënat e zbatueshme të projektimit.

#### 21.A.130 Deklarata e përputhshmërisë

a) Çdo prodhues i një produkti, pjesë ose pajisje të prodhuar sipas kësaj nënpjesë duhet të ngrejë një deklaratë të përputhshmërisë, një formular AESA 52, për një mjet fluturues të plotë, ose një formular AESA 1, për produkte të tjera, pjesë ose pajisje (shiko shtojcën). Kjo deklaratë duhet të firmoset nga një person i autorizuar i cili mban një pozicion me përgjegjësi në organizatën prodhuese.

b) Një deklaratë e përputhshmërisë duhet të përfshijë:

1. për secilin produkt, pjesë ose pajisje një deklaratë që produkti, pjesa ose pajisja përputhet me të dhënat e miratuara të projektimit dhe është në gjendje për funksionim të sigurt;

2. për secilin mjet fluturues, një deklaratë që mjeti fluturues është kontrolluar në tokë dhe në fluturim në përputhje me 21.A.127(a); dhe

3. për secilin motor, ose helikë me lartësi të ndryshueshme, një deklaratë se motori ose helika i është nënshtruar nga prodhuesi një prove përfundimtare funksionale, në përputhje me 21.A.128, dhe për më tepër në rastin e motorëve, një vendim sipas të dhënave të dhëna nga mbajtësi i certifikatës së tipit të motorit se secili motor i plotë është në përputhje me kërkesat e zbatueshme për emetimet të cilat janë bashkëkohore me datën e prodhimit të motorit.

c) Çdo prodhues i një produkti të tillë, pjesë ose pajisjeje duhet:

1. pas transferimit të pronësisë të një produkti të tillë, pjesë ose pajisje; ose

2. pas aplikimit për lëshimin origjinal të një certifikate të vlefshmërisë ajrore të një mjeti fluturues; ose

3. pas aplikimit për lëshimin origjinal të një dokumenti lirimi të vlefshmërisë ajrore për një motor, një helikë, një pjesë ose pajisje,

të prezantojë një deklaratë aktuale të përputhshmërisë, për miratim nga AAC-ja.

d) AAC do të miratojë nëpërmjet një kundërfirmë deklaratën e përputhshmërisë nëse ai zbulon pas inspektimit se produkti, pjesa ose pajisja përputhet me të dhëna të zbatueshme të projektimit dhe është në gjendje për funksionim normal.

## NËNPJESA G — MIRATIMI I ORGANIZATËS PRODHUESE

### 21.A.131 Qëllimi

Kjo nënpjesë vendos:

a) Procedurën për lëshimin e një miratimi të organizatës prodhuese për një organizatë prodhuese e cila tregon pajtueshmërinë e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve me të dhënat e zbatueshme të projektimit.

b) Rregullat që drejtojnë të drejtat dhe detyrimet e aplikantit dhe mbajtësit të këtyre miratimeve.

### 21.A.133 Mundësia për t'u zgjedhur

Çdo person fizik ose juridik (organizatë) do të jetë i përzgjedhshim si një aplikant për një miratim sipas kësaj nënpjesë. Aplikanti:

a) duhet të justifikojë se për një qëllim të caktuar pune, një miratim sipas kësaj nënpjesë është i përshtatshëm për qëllimin e demonstrimit të pajtueshmërisë me një projekt specifik; dhe

b) duhet të mbajë ose të ketë aplikuar për një miratim të atij projekti specifik; ose

c) duhet të ketë siguruar, nëpërmjet një marrëveshje të përshtatshme me aplikuesin ose mbajtësin e miratimit të atij projekti specifik një koordinim të kënaqshëm midis prodhimit dhe projektit.

### 21.A.134 Aplikimi

Çdo aplikim për një miratim të organizatës prodhuese duhet t'i drejtohet AAC-së në një formë dhe mënyrë të vendosur nga AAC-ja, dhe do të përfshijë një përshkrim të informacionit të kërkuar nga 21.A.143 dhe kushtet e miratimit të kërkuara për t'u lëshuar sipas 21.A.151.

### 21.A.135 Lëshimi i miratimit të organizatës prodhuese

Një organizatë do t'i jepet e drejta të ketë një miratim të organizatës prodhuese të lëshuar nga AAC-ja kur ajo të ketë treguar pajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë.

### 21.A.139 Sistemi i cilësisë

a) Organizata prodhuese do të demonstrojë se ka vendosur dhe është e aftë të ruajë një sistem cilësie. Sistemi i cilësisë duhet të dokumentohet. Ky sistem cilësie do të jetë i tillë saqë t'i mundësojë organizatës që të

sigurojë që secili produkt, pjesë ose pajisje e prodhuar nga organizata ose nga partnerët e saj, ose e furnizuar ose nënkontraktuar nga palët e jashtme, të pajtohet me të dhënat e zbatueshme të projektit dhe të jetë në gjendje për funksionim normal, dhe të ushtrojë kështu privilegjet e parashtruara tek 21.A.163.

b) Sistemi i cilësisë duhet të përmbajë:

1. Siç është e zbatueshme brenda qëllimit të miratimit, procedura kontrolluese për:

i) Lëshimin, miratimin, ose ndryshimin e dokumentacionit.

ii) Vlerësimin auditiv dhe kontrollin e shitësit dhe nënkontraktuesit.

iii) Verifikimin që produktet hyrëse, pjesët, materialet, dhe pajisjet duke përfshirë artikujt e rinj ose të përdorur të furnizuar nga blerësit e produkteve, janë njësoj siç edhe specifikohet në të dhënat e zbatueshme të projektimit.

iv) Identifikimin dhe gjurmimin.

v) Proceset prodhuese.

vi) Inspektimin dhe testimin, duke përfshirë provat e produktit fluturues.

vii) Kalibrimin e veglave, veglave të vogla dhe pajisjet e provave.

viii) Kontrollin e sendeve për papajtueshmëri.

ix) Koordinimin e vlefshmërisë ajrore me aplikantin ose mbajtësin e miratimit të projektit.

x) Përmbushjen dhe ruajtjen e të dhënave.

xi) Kompetencën e personelit dhe kualifikimin.

xii) Lëshimin e dokumenteve të lirim të vlefshmërisë ajrore.

xiii) Përdorimin, magazinimin dhe paketimin.

xiv) Auditët e brendshëm të cilësisë dhe veprimet korrektuese që pasojnë.

xv) Punën brenda kushteve të miratimit të kryera në çdo vendndodhje përveç objekteve të miratuara.

xvi) Punën e ndërmarrë pas plotësimit të prodhimit, por para shpërndarjes, për të ruajtur mjetin fluturues në një gjendje për funksionim të sigurt.

xvii) Procedurat e kontrollit kanë nevojë të përfshijnë udhëzime specifike për çdo pjesë kritike.

2. Një funksion të pavarur të sigurisë së cilësisë për të monitoruar pajtueshmërinë dhe mjaftueshmërinë, me procedurat e dokumentuara të sistemit të cilësisë. Ky monitorim do të përfshijë një sistem të marrjes së reagimeve tek personi ose grupi i personave të referuar tek 21.A.145(c)(2) dhe së fundi tek menaxheri i cituar tek 21.A.145 (c)(1) për të siguruar, sipas nevojës, veprim korrektues.

21 A. 143 Prezantimi

a) Organizata do t'i paraqesë AAC-së një prezantim të organizatës prodhuese duke dhënë informacionin e mëposhtëm:

1. Një deklaratë të nënshkruar nga menaxheri përgjegjës, duke konfirmuar se do të pajtohen në të gjitha

kohërat me prezantimin e organizatës prodhuese dhe çdo manual shoqërues të cilët përcaktojnë pajtueshmërinë e miratuar të organizatës me këtë nënpjesë.

2. Titullin (titujt) dhe emrat e menaxherëve të pranuar nga AAC-ja në përputhje me 21.A.145(c)(2).

3. Detyrat dhe përgjegjësitë e menaxherit (menaxherëve) siç kërkohet nga 21.A.145(c)(2), duke përfshirë çështje me të cilat ata mund të merren direkt me AAC-në në emër të organizatës.

4. Një tabelë organizative që tregon vargun e përgjegjëseve të menaxherëve siç kërkohet nga 21.A.145(c)(1) dhe (2).

5. Një listë të stafit certifikues siç citohet tek 21.A.145(d).

6. Një përshkrim të përgjithshëm të burimeve të fuqisë njerëzore.

7. Një përshkrim të përgjithshëm të objekteve që ndodhen në secilën adresë të specifikuar në certifikatën e miratimit të organizatës prodhuese.

8. Një përshkrim të përgjithshëm i qëllimit të punës së organizatës prodhuese që ka lidhje me kushtet e miratimit.

9. Procedurën për njoftimin pranë AAC-së të ndryshimeve organizative.

10. Procedurën amenduese për prezantimin e organizatës prodhuese.

11. Një përshkrim të sistemit të cilësisë dhe procedurat siç kërkohet nga 21.A.139(b)(1).

12. Një listë të palëve të jashtme të cituara tek 21.A.139(a).

b) Prezantimi i organizatës prodhuese duhet të përmirësohet sipas nevojës për të pasur një përshkrim të përditësuar të organizatës, dhe AAC-së duhet t'i jepen kopje të çdo amendamenti.

21.A.145 Kërkesat e miratimit

Organizata prodhuese do të demonstrojë, mbi bazën e informacionit të dorëzuar në përputhje me 21.A.143, që:

a) për sa i përket kërkesave të përgjithshme të miratimit, objekteve, kushteve të punës, mjeteve dhe veglave, proceseve dhe materialeve shoqëruese, numrit dhe kompetencës së stafit dhe organizatës në përgjithësi, ato janë të mjaftueshme për të përmbushur detyrimet sipas 21.A.165.

b) për sa i përket të gjitha të dhënave të nevojshme të vlefshmërisë ajrore, zhurmës, ventilimit të karburantit, dhe emetimeve të shkarkimeve:

1. Organizata prodhuese merr vazhdimisht të dhëna të tilla nga Agjencia, dhe nga mbajtësi ose aplikanti për certifikatën e tipit, certifikatën e tipit të kufizuar, ose miratimin e projektit, për të përcaktuar pajtueshmëri me të dhënat e zbatueshme të projektimit.

2. Organizata prodhuese ka vendosur një procedurë për të siguruar që vlefshmëria ajrore, zhurma, ventilimi i karburantit, dhe emetimet e shkarkimeve janë të integruara në mënyrë të saktë në të dhënat e saj të prodhimit.

3. Të dhëna të tilla mbahen të përditësuara dhe i vihen në dispozicion të gjithë personelit i cili ka nevojë që të hyj tek këto të dhëna për të kryer detyrat e tyre.

c) Në lidhje me menaxhimin dhe stafin:

1. Një menaxher është emëruar nga organizata prodhuese dhe është përgjegjës ndaj AAC-së. Përgjegjësia e tij ose e saj brenda organizatës do të jetë që të sigurojë që i gjithë prodhimi të kryhet sipas standardeve të kërkuara dhe organizata prodhuese të jetë vazhdimisht në përputhje me të dhënat dhe procedurat e identifikuar në prezantimin e cituar tek 21.A.143.

2. Një person ose grup personash është emëruar nga organizata prodhuese për të siguruar që organizata të jetë në përputhje me kërkesat e kësaj pjese, dhe ata janë identifikuar së bashku dhe me shtrirjen e autoritetit të tyre. Një person ose persona të tillë do të veprojnë nën autoritetin e drejtpërdrejt të menaxherit të cituar në nënparagrafin (1). Personat e emëruar duhet të jenë në gjendje të tregojnë njohuritë përkatëse, formimin dhe eksperiencën për të përmbushur përgjegjësitë e tyre.

3. Stafit në të gjitha nivelet i është dhënë autoriteti i duhur për të qenë në gjendje që të ushtrojë kompetencat e caktuara, gjithashtu edhe koordinimin e plotë dhe efektiv brenda organizatës prodhuese të të dhënave të rëndësishme të vlefshmërisë ajrore, zhurmës, ventilimit të karburantit dhe emetimit të shkarkimeve.

d) Për sa i përket stafit certifikues, i autorizuar nga organizata prodhuese për të firmosur dokumentet e lëshuara sipas 21.A.163 sipas qëllimit ose kushteve të miratimit:

1. Njohuria, formimi (duke përfshirë funksione të tjera në organizatë) dhe eksperiencën e stafit certifikues janë të përshtatshme për të përmbushur përgjegjësitë e tyre të caktuara.

2. Organizata prodhuese ruan të dhëna të të gjithë stafit certifikues, të cilat duhet të përfshijnë detaje të qëllimit të autorizimit të tyre.

3. Stafit certifikues pajiset me të dhëna të qëllimit të autorizimit të tyre.

21.A.147 Ndryshimet në organizatën prodhuese të miratuar

a) Pas lëshimit të një miratimi të organizatës prodhuese, çdo ndryshim ndaj organizatës prodhuese që është i rëndësishëm për të vërtetuar pajtueshmërinë ose vlefshmërinë ajrore dhe karakteristikat e zhurmës, ventilimit të karburantit dhe emetimeve të mbetjeve të produktit, pjesës ose pajisjes, veçanërisht ndryshimet në sistemin e cilësisë, duhet të miratohet nga AAC-ja. Një aplikim për miratim do t'i parashtrahet për miratim AAC-së dhe organizata do t'i demonstrojë AAC-së përpara zbatimit të ndryshimit, se do të vazhdojë të pajtohet me këtë nënpjesë.

b) AAC-ja do të vendosë kushtet sipas së cilave një organizatë prodhuese e miratuar sipas kësaj nënpjesë

mund që të funksionojë gjatë ndryshimeve të tilla me përjashtim të rastit kur AAC-ja përcakton se miratimi duhet të pezullohet.

21.A.148 Ndryshimet e vendndodhjes

Një ndryshim i vendndodhjes së strukturave prodhuese të organizatës prodhuese të miratuar duhet të konsiderohet me rëndësi dhe prandaj duhet të pajtohet me 21.A.147.

21.A.149 Mundësia për t'u transferuar

Përveçse rasteve të ndryshimit të pronësisë, që konsiderohen me rëndësi për qëllimet e 21.A.147, një miratim i organizatës prodhuese nuk është i transferueshëm.

21.A.151 Kushtet e miratimit

Kushtet e miratimit duhet të identifikojnë qëllimin e punës, produktet ose kategoritë e pjesëve dhe pajisjeve, ose të dyja, për të cilat mbajtësi ka të drejtë të ushtrojë privilegjet sipas 21.A.163.

Ato kushte do të lëshohen si pjesë e një miratimi të organizatës prodhuese.

21.A.153 Ndryshimet në kushtet e miratimit

Çdo ndryshim në kushtet e miratimit duhet të miratohet nga AAC-ja. Një aplikim për një ndryshim në kushtet e miratimit duhet të bëhet sipas një forme dhe mënyre të vendosur nga AAC-ja. Aplikanti duhet të pajtohet me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë.

21.A.157 Inspektimet

Një organizatë prodhuese do të bëjë ato përgatitje që do t'i lejojnë AAC-së të kryej çdo inspektim, duke përfshirë inspektimet e partnerëve dhe nënkontraktuesve, të nevojshëm për të përcaktuar pajtueshmëri dhe pajtueshmëri në vazhdimësi me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë.

21.A.158 Gjetjet

a) Kur zbulohen të dhëna objektive, të cilat tregojnë papajtueshmërinë e mbajtësit të miratimit të organizatës prodhuese me kërkesat e zbatueshme të kësaj pjese, zbulimet do të klasifikohen si më poshtë:

1. Një gjetje e nivelit 1 është çdo papajtueshmëri me këtë pjesë, e cila mund të çojë në papajtueshmëri të pakontrolluara me të dhënat e zbatueshme të projektimit dhe e cila mund të ndikojë sigurinë e mjetit fluturues.

2. Një gjetje e nivelit 2 është çdo papajtueshmëri me këtë pjesë e cila nuk është e klasifikuar si niveli një.

b) Një gjetje e nivelit 3 është çdo send në të cilin është identifikuar, me anë të të dhënave objektive, përmbajtja e problemeve potenciale të cilat mund të çojnë drejt një papajtueshmërie sipas paragrafit (a).

c) Pas marrjes së njoftimit të zbulimeve sipas 21.B.225:

1. Në rast të një zbulimi të nivelit një, mbajtësi i miratimit të organizatës prodhuese duhet të demonstrojë veprime korrektuese të pëlqyeshme për AAC-në brenda një periudhe jo më të madhe se 21 ditë pune pas konfirmimit me shkrim të zbulimit;

2. Në rastin e zbulimeve të nivelit dy, periudha e veprimit korrektues e dhënë nga AAC-ja do të jetë në përshtatje me natyrën e zbulimit, por në çdo rast si fillim nuk do të jetë më e madhe se gjashtë muaj. Në rrethana të caktuara dhe në varësi të natyrës së zbulimit, AAC mund të zgjasë periudhën gjashtëmujore në varësi të një plani veprimi korrektues të pëlqyeshëm, të miratuar nga vetë ajo.

3. Një gjetje e nivelit 3 nuk do të kërkojë veprim të menjëhershëm nga mbajtësi i miratimit të organizatës prodhuese.

d) Në rastin e zbulimeve të nivelit një ose nivelit dy, miratimi i organizatës prodhuese mund t'i nënshtrohet një kufizimi, pezullimi dhe revokimi të pjesëshëm ose të plotë sipas 21.B.145. Mbajtësi i miratimit të organizatës prodhuese duhet të japë në kohë një konfirmim të marrjes së njoftimit të kufizimit, pezullimit ose revokimit të miratimit të organizatës prodhuese.

21.A.159 Kohëzgjatja dhe vlefshmëria në vazhdimësi

a) Një miratim i organizatës prodhuese duhet të lëshohet për një kohëzgjatje të kufizuar jo më të madhe se një vit. Do të qëndrojë e vlefshme me përjashtim të rastit kur:

1. Organizata prodhuese nuk arrin të demonstrojë pajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë; ose

2. AAC pengohet nga mbajtësi ose nga ndonjë nga partnerët e tij ose nënkontraktuesi të kryejë inspektimet në përputhje me 21.A.157; ose

3. Ka të dhëna që organizata prodhuese nuk mund të ruajë kontroll të kënaqshëm në prodhimin e produkteve, pjesëve, ose pajisjeve sipas marrëveshjes; ose

4. Organizata prodhuese nuk përmbush më kërkesat e 21.A.133; ose

5. Certifikata është dorëzuar ose revokuar sipas 21.B.245.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata duhet t'i kthehet AAC-së.

#### 21.A.163 Privilegjet

Në vazhdimësi të kushteve të miratimit të lëshuara sipas 21.A.135, mbajtësi i miratimit të organizatës prodhuese mundet:

a) të kryejë aktivitete prodhuese sipas kësaj pjesë;

b) në rastin e mjetit fluturues të plotë dhe pas prezantimit të një deklaratë pajtueshmërie (EASA Form 52) sipas 21.A.174, të marrë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore të mjetit fluturues dhe një certifikatë zhurme pa pasur nevojë të demonstrojë më tej;

c) në rastin e produkteve të tjera, pjesëve ose pajisjeve, të lëshojë certifikata lirimi të autorizuar (EASA Form 1) sipas 21.A.307 pa pasur nevojë të demonstrojë më tej;

d) të mbajë një mjet fluturues, të cilin e ka prodhuar dhe të lëshojë një certifikatë lirimi për shërbim (EASA

Form 53) për sa i përket mirëmbajtjes.

#### 21.A.165 Detyrimet e mbajtësit

Mbajtësi i një miratimi të organizatës prodhuese:

a) duhet që të sigurojë se prezantimi i organizatës prodhuese i ofruar në përputhje sipas 21.A.143 dhe dokumentet, të cilave i referohet, përdoren si dokumente pune bazë brenda organizatës.

b) duhet të ruajë organizatën prodhuese në pajtueshmëri me të dhënat dhe procedurat e miratuara për miratimin e organizatës prodhuese.

c) 1. Të përcaktojë se çdo mjet fluturues pajtohet me tipin e projektit dhe është në gjendje për funksionim normal përpara dorëzimit të deklaratave të pajtueshmërisë tek AAC, ose;

2. Të përcaktojë se produktet, pjesët ose pajisjet e tjera janë të përfunduara dhe pajtohen me të dhënat e miratuara të projektimit dhe janë në gjendje për funksionim të sigurt përpara lëshimit të formularit 1 EASA për të certifikuar vlefshmërinë ajrore, dhe për më tepër në rastin e motorëve, të përcaktojë sipas të dhënave të dhëna nga mbajtësi i certifikatës së tipit të motorit se çdo motor i përfunduar është në përputhje me kërkesat e zbatueshme të emetimeve siç kërkohet tek 21.A.18(b), të cilat janë bashkëkohore me datën e prodhimit të motorit, për të certifikuar pajtueshmërinë e emetimeve; ose

3. Të përcaktojë se produkte të tjera, pjesët ose pajisjet pajtohen me të dhënat e zbatueshme përpara lëshimit të formularit 1 EASA si një certifikatë pajtueshmërie.

d) Të regjistrojë të gjitha detajet e punës së ndërmarrë.

e) Të vendosë dhe të ruajë një sistem raportues të brendshëm të ngjarjeve në interes të sigurisë, për të mundësuar mbledhjen dhe vlerësimin e raporteve të ngjarjeve në mënyrë që të identifikohen tendenca të dëmshme ose të adresohen mangësi, dhe për të nxjerrë ngjarje të raportueshme. Ky sistem do të përfshijë një vlerësim të informacionit përkatës që lidhet me ngjarjet dhe përhapjen e informacionit përkatës.

f) 1. Të raportojë tek mbajtësi i certifikatës së tipit ose miratimit të projektit, të gjitha rastet në të cilat produktet, pjesët ose pajisjet janë nxjerrë në shitje nga organizata prodhuese dhe janë identifikuar më vonë me devijime nga të dhënat e zbatueshme të projektimit dhe të inspektojë së bashku me mbajtësin e certifikatës së tipit ose miratimit të projektit për të identifikuar ato devijime të cilat mund të çojnë në një gjendje të pasigurt.

2. Të raportojë pranë Agjencisë dhe AAC-së devijimet, të cilat mund të çojnë në një gjendje të pasigurt të identifikuar sipas nënparagrafit (1). Raporte të tilla do të kryhen në formën dhe mënyrën e vendosur nga Agjencia sipas 21.A.3(b)(2) ose të pranuar nga AAC-ja.

3. Atëherë kur mbajtësi i miratimit të organizatës prodhuese vepron si furnizues në një organizatë tjetër prodhuese, të raportojë gjithashtu tek organizata tjetër të gjitha rastet kur ka nxjerrë në shitje produkte, pjesë ose pajisje për atë organizatë dhe më vonë i ka identifikuar ato me devijime të mundshme nga të dhënat e zbatueshme të projektimit.

g) T'i japë asistencë mbajtësit të certifikatës së tipit ose miratimit të projektit përsa i përket çdo veprimi të vazhdimësisë së vlefshmërisë ajrore që lidhet me produktet, pjesët ose pajisjet që janë prodhuar.

h) Të vendos një sistem arkivimi, i cili integron kërkesat e vendosura mbi partnerët e tij, furnizuesit dhe nënkontraktuesit, duke siguruar konservimin e të dhënave të përdorura për të justifikuar pajtueshmërinë e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve. Të dhëna të tilla do të jenë në dispozicion të AAC-së dhe do të ruhen në mënyrë që të japin informacionin e nevojshëm për të siguruar vazhdimësinë e vlefshmërisë ajrore të produkteve, pjesëve ose pajisjeve.

i) Atëherë kur, nën kushtet e tij të miratimit, mbajtësi lëshon një certifikatë lirimi për shërbim, të përcaktojë se çdo mjet fluturues i përfunduar i është nënshtruar mirëmbajtjes së nevojshme dhe është në gjendje për funksionim të sigurt, përpara lëshimit të certifikatës.

j) Kur është e aplikueshme, nën privilegjin e pikës 21.A.163 (e), përcaktohen kushtet nën të cilat lëshohet një leje për të fluturuar.

k) Kur është e aplikueshme, nën privilegjin e pikës 21.A.163 (e) përrputhen me pikat 21.A.711 (c) dhe (e) para se të lëshohet leja e fluturimit për një avion.

#### NËNPJESA H-CERTIFIKATAT E VLEFSHMËRISË AJRORE

##### 21.A.171 Qëllimi

Kjo nënpjesë vendos procedurën për lëshimin e certifikatave të vlefshmërisë ajrore.

##### 21.A.172 Mundësia për t'u zgjedhur

Çdo person fizik ose juridik, nën emrin e të cilit një mjet fluturues është i regjistruar ose do të regjistrohet në Republikën e Shqipërisë (shteti i regjistrimit), ose përfaqësuesi i tij, do të jetë i përgjegjshëm për një certifikatë të vlefshmërisë ajrore për atë mjet fluturues sipas kësaj nënpjesë.

##### 21.A.173 Klasifikimi

Certifikatat e vlefshmërisë ajrore do të klasifikohen si më poshtë:

a) Certifikatat e vlefshmërisë ajrore duhet t'i lëshohen mjetit fluturues i cili përputhet me certifikatën e tipit që është lëshuar në përputhje me këtë pjesë.

b) Certifikatat e kufizuara të vlefshmërisë ajrore duhet t'i lëshohen mjeteve fluturues:

1. të cilët përputhen me një certifikatë tip të kufizuar e cila është lëshuar në përputhje me këtë pjesë; ose;

2. të cilët i kanë treguar Agjencisë se pajtohen me udhëzimet specifike të certifikimit duke garantuar siguri të mjaftueshme.

##### 21.A.174 Aplikimi

a) Në vijim të 21.A.172, një aplikim për një certifikatë të vlefshmërisë ajrore duhet të bëhet sipas një mënyre dhe forme të vendosur nga AAC ku është bërë regjistrimi.

b) Çdo aplikim për një certifikatë të vlefshmërisë ajrore apo certifikatë të kufizuar të vlefshmërisë ajrore duhet të përfshijë:

klasën e certifikatës së vlefshmërisë ajrore për të cilën aplikohet;

2. në lidhje me mjetet e reja fluturuese:

i) Një deklaratë pajtueshmërie:

- të lëshuar sipas 21.A.163 (b), ose

të lëshuar sipas 21.A.130, dhe e quajtur e vlefshme nga AAC,

- ose për një mjet fluturues të importuar, një deklaratë e firmosur nga autoriteti eksportues që mjeti fluturues përputhet me një projekt të miratuar nga Agjencia.

ii) Një raport të peshës dhe balancës me një program ngarkimi.

iii) Një manual fluturimi, kur kërkohet nga kodi i zbatueshëm i vlefshmërisë ajrore për mjetin fluturues përkatës.

3. në lidhje me mjetin fluturues të përdorur:

i) që e ka origjinën nga Shqipëria, një certifikatë rishqyrtimi të vlefshmërisë ajrore të lëshuar në përputhje me pjesën M.

ii) që e ka origjinën nga çdo vend që nuk është i Bashkimit Evropian ose i zonës së përbashkët evropiane sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe:

- një deklaratë nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ku mjeti fluturues ndodhet ose ishte i regjistruar, duke reflektuar statusin e vlefshmërisë ajrore të mjetit fluturues në regjistrin e tij në kohën e transferimit.

- një raport të peshës dhe balancës me një program ngarkimi.

- manualin e fluturimit kur një material i tillë kërkohet nga kodi i zbatueshëm i vlefshmërisë ajrore për mjetin fluturues të veçantë.

- të dhëna nga historiku për të vendosur standardet e prodhimit, të modifikimit dhe të mirëmbajtjes së mjetit fluturues, duke përfshirë të gjitha kufizimet e lidhura me një certifikatë të kufizuar të vlefshmërisë ajrore sipas 21.A.184 (c).

- rekomandim për lëshimin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore ose të certifikatës së kufizuar të vlefshmërisë ajrore dhe një certifikatë rishqyrtimi të vlefshmërisë ajrore në përputhje me pjesën M.

c) Me përjashtim të rasteve kur është rënë dakord ndryshe, deklaratat e cituara te nënparagrafët (b)(2)(i) dhe (b)(3)(ii) duhet të lëshohen jo më shumë se 60 ditë

përpara prezantimit të mjetit fluturues në autoritetin kompetent të shtetit anëtar ku është regjistruar.

#### 21.A.175 Gjuha

Manualet, pankartat, listat dhe instrumentet shënjuese, dhe informacionet e tjera të nevojshme të kërkuara nga udhëzimet e zbatueshme certifikuese do të prezantohen në një ose më shumë gjuhë zyrtare të Komunitetit Europian që janë të pranueshme nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ku është bërë regjistrimi.

#### 21.A.177 Përmirësimi ose modifikimi

Një certifikatë e vlefshmërisë ajrore mund të përmirësohet ose modifikohet vetëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ku është bërë regjistrimi.

21.A.179 Mundësia për t'u transferuar dhe rilëshimi brenda Republikës së Shqipërisë

a) Atëherë kur ka ndryshuar pronësia e një mjeti fluturues:

1. nëse qëndron në të njëjtin regjistër, certifikata e vlefshmërisë ajrore ose certifikata e kufizuar e vlefshmërisë ajrore që përputhet vetëm me një certifikatë të tipit, do të transferohet së bashku me mjetin fluturues;

2. nëse mjeti fluturues është regjistruar në Republikën e Shqipërisë, certifikata e vlefshmërisë ajrore ose certifikata e kufizuar e vlefshmërisë ajrore, që përputhet vetëm me një certifikatë tip të kufizuar, do të lëshohet:

i) pas prezantimit të certifikatës së mëparshme të vlefshmërisë ajrore dhe të një certifikate të vlefshme rishikimi të vlefshmërisë ajrore sipas pjesës M; dhe

ii) kur plotëson 21.A.175.

b) Atëherë kur pronësia e një mjeti fluturues ka ndryshuar dhe mjeti fluturues ka:

1. një certifikatë të kufizuar të vlefshmërisë ajrore, që nuk përputhet me një certifikatë tip të kufizuar, ose

2. një leje për të fluturuar.

Këto certifikata të vlefshmërisë ajrore duhet të transferohen së bashku me mjetin fluturues, me kusht që mjeti fluturues të qëndrojë në të njëjtin regjistër ose të lëshohet vetëm me marrëveshjen formale të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar në regjistrin në të cilin është transferuar.

#### 21.A.180 Inspektimet

Mbajtësi i certifikatës së vlefshmërisë ajrore do të lejojë hyrjen në mjetin fluturues për të cilin është lëshuar certifikata e vlefshmërisë ajrore pas kërkesës së Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar ku është bërë regjistrimi.

#### 21.A.181 Kohëzgjatja dhe vlefshmëria në vazhdimësi

a) Një certifikatë e vlefshmërisë ajrore do të lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Do të qëndrojë e vlefshme në varësi të:

1. pajtueshmërisë me tipin e projektimit të zbatueshëm dhe kërkesat e vlefshmërisë ajrore në vazhdimësi; dhe

2. mjetit fluturues që mbetet në të njëjtin regjistër; dhe

3. certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit të kufizuar, sipas së cilës është lëshuar, e cila nuk është bërë më parë e pavlefshme sipas 21.A.51.

4. të certifikatës që nuk është dorëzuar ose revokuar sipas 21.B.330.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata do t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar ku është bërë regjistrimi.

#### 21.A.182 Identifikimi i mjetit fluturues

Çdo aplikant për një certifikatë të vlefshmërisë ajrore sipas kësaj nënpjesë duhet të demonstrojë që avioni i tij është identifikuar në përputhje me nënpjesën Q.

### NËNPJESA I — CERTIFIKATAT E ZHURMËS

#### 21.A.201 Qëllimi

Kjo nënpjesë vendos procedurën për lëshimin e certifikatave të zhurmës.

#### 21.A.203 Mundësia për t'u zgjedhur

Çdo person fizik ose juridik, nën emrin e të cilit është regjistruar ose do të regjistrohet një mjet fluturues, në Republikën e Shqipërisë (shteti i regjistrimit), ose përfaqësuesi i atij personi, do të jetë i përzgjedhshëm si një aplikant për një certifikatë zhurme për atë mjet fluturues sipas kësaj nënpjesë.

#### 21.A.204 Aplikimi

a) Në vijim të 21.A.203, një aplikim për një certifikatë zhurme duhet të kryhet sipas formës dhe mënyrës së vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ku është kryer regjistrimi.

b) Çdo aplikim duhet të përfshijë:

1. në lidhje me një mjet fluturues të ri:

i) Një deklaratë pajtueshmërie:

- të lëshuar sipas 21 A.163(b); ose

- të lëshuar sipas 21 A.130 dhe e quajtur e vlefshme nga AAC.

- ose, për një mjet fluturues të importuar, një deklaratë, të firmosur nga autoriteti eksportues se mjeti fluturues pajtohet me një projekt të miratuar nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore; dhe

ii) Informacionin e zhurmës, të përcaktuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të zhurmës. Ky informacion duhet të përfshihet në manualin e fluturimit, kur një manual fluturimi kërkohet nga kodi i zbatueshëm i vlefshmërisë ajrore për mjetin fluturues përkatës.

2. në lidhje me një mjet fluturues të përdorur:

i) Informacionin e zhurmës të përcaktuar në përputhje me kërkesat e zbatueshme të zhurmës. Ky informacion do të përfshihet në manualin e fluturimit, kur një manual fluturimi kërkohet nga kodi i zbatueshëm i vlefshmërisë ajrore për mjetin fluturues përkatës; dhe

ii) Të dhëna nga historiku për të vendosur standardet e prodhimit, modifikimit dhe mirëmbajtjes së mjetit fluturues.

c) Me përjashtim të rasteve kur është rënë dakord ndryshe, deklarata e cituar në nënparagrafët (b)(1) do të lëshohet jo më shumë se 60 ditë përpara prezantimit të mjetit fluturues para Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, në të cilin është kryer regjistrimi.

#### 21.A.207 Amendimi ose modifikimi

Një certifikatë e zhurmës mund të amendohet ose modifikohet vetëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në të cilin është kryer regjistrimi.

21.A.209 Mundësia për t'u transferuar dhe rilëshimi brenda Republikës së Shqipërisë

Atëherë kur pronësia e një mjeti fluturues ka ndryshuar:

a) nëse mjeti fluturues qëndron në të njëjtin regjistër, certifikata e zhurmës do të transferohet së bashku me mjetin fluturues; ose

b) nëse mjeti fluturues zhvendoset në regjistrin e një vendi tjetër, certifikata e zhurmës do të lëshohet pas prezantimit të certifikatës së mëparshme të zhurmës.

#### 21.A.210 Inspektimet

Mbajtësi i certifikatës së zhurmës do të lejojë hyrjen për inspektim në mjetin fluturues për të cilin është lëshuar ajo certifikatë e zhurmës pas kërkesës së Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar në të cilin është kryer regjistrimi ose të Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore.

#### 21.A.211 Kohëzgjatja dhe vlefshmëria në vazhdimësi

a) Një certifikatë e zhurmës do të lëshohet për një periudhë kohore të pakufizuar. Do të qëndrojë në varësi të:

1. pajtueshmërisë me tipin e projektit të zbatueshëm, kërkesave të mbrojtjes mjedisore dhe vlefshmërisë ajrore në vazhdimësi; dhe

2. mjetit fluturues që qëndron në të njëjtin regjistër; dhe

3. certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit të kufizuar, sipas së cilës është lëshuar pasi nuk është zhvleftësuar më parë sipas 21.A.51.

4. certifikatës që nuk është e dorëzuar ose revokuar sipas 21.B.430.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata do t'i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, në të cilin është kryer regjistrimi.

### NËNPJESA J — MIRATIMI I ORGANIZATËS PRODHUESE

#### 21.A.231 Qëllimi

Kjo Nënpjesë vendos procedurën për miratimin e organizatave prodhuese dhe rregullave që udhëheqin të drejtat dhe detyrimet e aplikantit dhe mbajtësit të këtyre miratimeve.

#### 21.A.233 Mundësia për t'u zgjedhur

Çdo person fizik ose juridik (organizatë) do të jetë i përzgjedhshëm si një aplikant për një miratim sipas kësaj nënpjesë:

a) në përputhje me 21.A.14, 21.A.112B, 21.A.432B ose 21.A.602B; ose

b) për miratim të ndryshimeve të vogla ose projekteve të ndryshimeve të vogla, kur kërkohen për qëllimin e fitimit të privilegjeve sipas 21.A.263.

#### 21.A.234 Aplikimi

Çdo aplikim për një miratim të organizatës projektuese do të bëhet sipas formës dhe mënyrës së vendosur nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore dhe do të përfshijë një përshkrim të informacionit të kërkuar nga 21.A.243, dhe kushtet e miratimit të kërkuara për t'u lëshuar sipas 21.A.251.

#### 21.A.235 Lëshimi i miratimit të organizatës projektuese

Një organizatë do të ketë të drejtë të ketë një miratim të organizatës projektuese të lëshuar nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore kur ajo të ketë demonstruar pajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme sipas kësaj nënpjesë.

#### 21.A.239 Sistemi i sigurimit të projektit

a) Organizata projektuese do të demonstrojë se ka vendosur dhe është në gjendje të ruajë një sistem të sigurisë së projektit për kontrollin dhe mbikëqyrjen e projektit, dhe të ndryshimeve të projektit, të produkteve, të pjesëve dhe të mjeteve të mbuluara nga aplikimi. Ky sistem i sigurisë së projektit do të jetë i tillë që do t'i mundësojë organizatës:

1. Të sigurojë që projekti i produkteve, pjesëve dhe pajisjeve, ose ndryshimi i projektit të tyre, të pajtohet me bazën e zbatueshme të certifikatës së llojit dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore; dhe

2. Të sigurojë që përgjegjësitë e saj përmbushen në mënyrën e duhur në përputhje me:

i) dispozitat e përshtatshme të kësaj pjese; dhe

ii) kushtet e miratuara të lëshuara sipas 21.A.251.

3. Të monitorojë, në mënyrë të pavarur pajtueshmërinë dhe mjaftueshmërinë e procedurave të dokumentacionit të sistemit. Ky monitorim do të përfshijë një sistem kthim-përgjigje ndaj një personi ose një grupi personash që kanë përgjegjësi për të garantuar veprime korrektuese.

b) Sistemi i sigurisë së projektit do të përfshijë një funksion kontrollues të pavarur të tregimit të pajtueshmërisë mbi bazën e të cilit organizata i paraqet Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore deklarata pajtueshmërie dhe dokumentacion shoqëruar.

c) Organizata projektuese do të specifikojë mënyrën, sipas së cilës sistemi i sigurisë së projektit garanton pranimin e pjesëve ose mjeteve të projektuara ose detyrat e kryera nga partnerët ose nënkontraktuesi sipas metodave të cilat i nënshtrohen procedurave me shkrim.

#### 21.A.243 Të dhëna

a) Organizata projektuese do t'i japë Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore një manual që përshkruan, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose me anë të citimeve, organizatën, procedurat përkatëse dhe produktet ose ndryshimet në produkte që duhen projektuar.

b) Atëherë kur ndonjë pjesë ose mjet ose ndonjë ndryshim në produkte është projektuar nga organizata partnere ose nënkontraktues, manuali do të përfshijë një deklaratë se si organizata projektuese e ka të mundur të japë, për të gjitha pjesët dhe mjetet, sigurinë e pajtueshmërisë të kërkuar nga 21.A.239(b), dhe do të përmbajë, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose me anë të citimeve, përshkrime dhe informacion mbi aktivitetet projektuese dhe organizimin e atyre partnerëve ose nënkontraktuesve, sipas nevojës që mund të ekzistojë për të themeluar këtë deklaratë.

c) Manuali do të përmirësohet sipas nevojës, që të vazhdojë të jetë një përshkrim i përditësuar i organizatës dhe Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore do t'i jepen kopje të amendamenteve.

d) Organizata projektuese do të japë një deklaratë të kualifikimeve dhe eksperiencës së stafit menaxherial dhe të personave të tjerë me përgjegjësi për marrjen e vendimeve që ndikojnë në mbrojtjen e vlefshmërisë ajrore dhe mjedisore në organizatë.

#### 21.A.245 Kërkesat e miratimit

Organizata projektuese do të demonstrojë, mbi bazën e informacionit të paraqitur në përputhje me 21.A.243, përveç pajtueshmërisë me 21.A.239, se:

a) Stafi në të gjitha departamentet teknike është i një numri dhe eksperience të mjaftueshme dhe i është dhënë autoritet i përshtatshëm për të qenë në gjendje të përmbushë përgjegjësitë e tyre të caktuara dhe këto, së bashku me akomodimin, dhe pajisjet janë të mjaftueshme për t'i mundur stafit të arrijë objektivat e vlefshmërisë ajrore, zhurmës, ventilimit të karburantit, dhe emetimeve për produktin.

b) Ka një koordinim të plotë dhe efikas midis departamenteve dhe brenda departamenteve për sa i përket çështjeve të vlefshmërisë ajrore dhe mbrojtjes së mjedisit.

#### 21.A.247 Ndryshimet në sistemin e sigurisë së projektit

Pas lëshimit të një miratimi të organizatës projektuese, çdo ndryshim në sistemin e sigurisë së projektit që është i rëndësishëm për vërtetimin e pajtueshmërisë ose për mbrojtjen e vlefshmërisë ajrore dhe mjedisore të produktit, do të miratohet nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore. Një aplikim për miratim do t'i paraqitet me shkrim Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore dhe organizata projektuese do t'i demonstrojë kësaj Agjencie, mbi bazën e paraqitjes së ndryshimeve të propozuara në manual, dhe para implementimit të ndryshimit, se do të vazhdojë të pajtohet me këtë nënpjesë pas implementimit.

#### 21.A.249 Mundësia e transferimit

Përveç rezultatit të një ndryshimi në pronësi, i cili konsiderohet i rëndësishëm për qëllimet e 21.A.247, një miratim i organizatës projektuese nuk është i transferueshëm.

#### 21.A.251 Kushtet e miratimit

Kushtet e miratimit do të identifikojnë llojet e punës projektuese, kategoritë e produkteve, pjesëve dhe mjeteve për të cilat organizata projektuese mban një miratim të organizatës projektuese, funksionet dhe detyrat për të cilat organizata ka miratim që të kryejë në lidhje me vlefshmërinë ajrore dhe karakteristikat e zhurmës, ventilimit të karburantit dhe emetimeve të produkteve. Për miratimin e organizatës projektuese që mbulon certifikimin e tipit ose autorizimin ETSO për Njësinë Ndihmëse të Energjisë (APU), kushtet e miratimit do të përmbajnë për më tepër listën e produkteve ose APU. Ato kushte do të lëshohen si pjesë e një miratimi të organizatës projektuese.

#### 21.A.253 Ndryshimet në kushtet e miratimit

Çdo ndryshim në kushtet e miratimit do të miratohet nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore. Një aplikim për ndryshim në kushtet e miratimit do të bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga kjo Agjenci. Organizata projektuese do të pajtohet me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë.

#### 21.A.257 Investigimet

a) Organizata projektuese do të bëjë përgatitje që do t'i mundësojë Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore të bëjë çdo investigim, duke përfshirë investigime të partnerëve dhe nënkontraktuesve, që është i nevojshëm për të përcaktuar pajtueshmëri dhe pajtueshmëri në vazhdimësi me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë.

b) Organizata projektuese do t'i mundësojë Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore të rishikojë çdo raport, të bëjë çdo inspektim dhe të kryejë ose dëshmojë çdo provë në fluturim dhe në tokë që është i nevojshëm për të kontrolluar vlefshmërinë e deklaratave të pajtueshmërisë e paraqitur nga aplikanti sipas 21.A.239(b).

#### 21.A.258 Gjetjet

a) Kur zbulohen të dhëna objektive që tregojnë papajtueshmërinë e mbajtësit të miratimit të organizatës projektuese me kërkesat e zbatueshme të kësaj pjesë, zbulimi do të klasifikohet si më poshtë:

1. Një gjetje e nivelit 1 është çdo papajtueshmëri me këtë pjesë, e cila mund të çojë në papajtueshmëri të pakontrolluara me të dhënat e zbatueshme të projektimit dhe e cila mund të ndikojë sigurinë e mjetit fluturues.

2. Një gjetje e nivelit 2 është çdo papajtueshmëri me këtë pjesë e cila nuk është e klasifikuar si nivel 1.

b) Një gjetje e nivelit 3 është çdo send në të cilin është identifikuar, me anë të të dhënave objektive, përmbajtja e problemeve potenciale të cilat mund të çojnë drejt një papajtueshmërie sipas paragrafit (a).



c) Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve sipas procedurave të zbatueshme të vendosura nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore.

1. Në rast të një zbulimi të nivelit një, mbajtësi i miratimit të organizatës projektuese do të demonstrojë veprime korrektuese të pëlqyeshme nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore brenda një periudhe jo më të madhe se 21 ditë pune pas konfirmimit me shkrim të zbulimit;

2. Në rastin e gjetjeve të nivelit dy, periudha e veprimit korrektues e dhënë nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore do të jetë në përshtatje me natyrën e zbulimit, por në çdo rast si fillim nuk do të jetë më e madhe se gjashtë muaj. Në rrethana të caktuara dhe në varësi të natyrës së zbulimit, Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore mund të zgjasë periudhën gjashtëmuajore në varësi të një plani veprimi korrektues të pëlqyeshëm, të miratuar nga vetë ajo.

3. Një gjetje e nivelit tre nuk do të kërkojë veprim të menjëhershëm nga mbajtësi i miratimit të organizatës projektuese.

d) Në rastin e zbulimeve të nivelit një ose nivelit dy, miratimi i organizatës projektuese mund t'i nënshtrohet një pezullimi ose revokimi të pjesshëm ose të plotë sipas procedurave të zbatueshme administrative të vendosura nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore. Mbajtësi i miratimit të organizatës projektuese duhet të japë në kohë një konfirmim të marrjes së njoftimit të pezullimit ose revokimit të miratimit të organizatës projektuese.

21.A.259 Kohëzgjatja dhe vlefshmëria në vazhdimësi

a) Një miratim i organizatës miratuese do të lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Do të qëndrojë e vlefshme me përjashtim të rastit kur:

1. Organizata projektuese nuk arrin të demonstrojë pajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjese; ose

2. Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore pengohet nga mbajtësi ose çdo njeri nga partnerët ose nënkontraktuesit e saj për të kryer investigime në përputhje me 21.A.257; ose

3. Ka të dhëna se sistemi i sigurimit të projektit nuk mund të ruajë kontroll dhe mbikëqyrje të mjaftueshme të projektit të produkteve ose ndryshimeve të tyre sipas miratimit; ose

4. Certifikata është dorëzuar ose revokuar sipas procedurave të zbatueshme administrative të vendosura nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore.

b) Pas dorëzimit ose revokimit, certifikata do t'i kthehet Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore.

21.A.263 Privilegjet

a) Mbajtësi i një miratimi të organizatës projektuese do të ketë të drejtë të kryej aktivitete projektuese sipas kësaj Pjese dhe brenda qëllimit të saj të miratimit.

b) Në varësi të 21.A.257(b), dokumentet e pajtueshmërisë të paraqitura nga aplikanti për qëllimin e marrjes:

1. së një certifikate tip ose miratimit të një ndryshimi të madh të një tip projekti; ose

2. së një certifikate tipi plotësuese; ose

3. të një autorizimi ETSO sipas 21.A.602(b)(1);

4. të një miratimi të madh riparimi të projektit.

do të pranohen nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore pa verifikime të mëtejshme.

c) Mbajtësi i një miratimi të organizatës projektuese do të ketë të drejtën, brenda kushteve të saj të miratimit dhe sipas procedurave përkatëse të sistemit të sigurisë së projektit:

1. të klasifikojë ndryshimet në tipin e projektit dhe riparimet si "madhore" ose "të vogla";

2. të miratojë ndryshimet e vogla në tipin e projektit dhe riparimet e vogla;

3. të lëshojë informacion ose udhëzime që përmbajnë deklaratën e mëposhtme: Përmbajtja teknike e këtij dokumenti është miratuar sipas autoritetit të DOA nr. [EASA]. 21J. [xxxx];

4. të miratojë ndryshime dokumentare në manualin e fluturimit të mjetit fluturues, dhe lëshojë ndryshime të tilla që mbajnë deklaratën vijuese: "Rishikimi nr. xx tek AFM ref. xxx, miratohet sipas autoritetit të DOA nr. [EASA].J. [xxxx];

5. të miratojë projektin e riparimeve të mëdha për produktet për të cilat mban certifikatën e tipit ose certifikatën e tipit plotësuese;

6. për të aprovuar kushtet nën të cilat mund të lëshohet një leje fluturimi sipas pikës 21.A.710 (a)(2) përveç lejeve të fluturimit që do të lëshohen sipas pikës 21.A.701 (a)(15);

7. për të lëshuar një leje fluturimi sipas pikës 21.A.711 (b) për një avion që ka projektuar apo modifikuar, apo për të cilin është aprovuar nën piken 21.A.263 (c)(6) kushtet nën të cilat leja mund të lëshohet, dhe kur organizata e projektimit e ka nën kontroll nëpërmjet Arovimit të Organizatës së Projektimit konfigurimin e avionit dhe konformitetin e tij me kushtet e projektimit të aprovuara për fluturimin.

21.A.265 Detyrimet e mbajtësit

Mbajtësi i një miratimi të organizatës projektuese:

a) do të ruajë manualin në përputhje me sistemin e sigurisë së projektit;

b) do të sigurojë se ky manual përdoret si një dokument bazë pune brenda organizatës;

c) do të përcaktojë se projekti i produkteve ose ndryshimeve ose riparimeve të tyre, sipas nevojës për zbatim, të pajtohet me kërkesa të zbatueshme dhe të mos kenë ndonjë tipar të pasigurt;

d) përveç ndryshimeve ose riparimeve e vogla të miratuara sipas privilegjit të 21.A.263, do t'i japë

Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore deklarata dhe dokumentacion shoqëruar që konfirmon pajtueshmëri me paragrafin (c);

(e) t'i japë Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore informacion ose udhëzime që lidhen me veprimet e kërkuara sipas 21.A.3B.

f) nëse është e aplikueshem nën privilegjin e pikës 21.A.263 (c)(6), të përcaktojë kushtet nën të cilat mund të lëshohet një leje fluturimi.

g) nëse është e aplikueshme, nën privilegjin e pikës 21.A.263 (c) (7), të krijojë përputhje me pikat 21.A.711 (b) dhe (e) para se të lëshojë një leje fluturimi.

#### NËNPJESA K — PJESET DHE PAJISJET

##### 21.A.301 Qëllimi

Kjo nënpjesë vendos procedurën në lidhje me miratimin e pjesëve dhe mjeteve.

##### 21.A.303 Pajtueshmëria me kërkesat e zbatueshme

Vërtetimi i pajtueshmërisë së pjesëve dhe mjeteve për t'u instaluar në një produkt me certifikatë tip do të bëhet:

a) në përputhje me procedurat e certifikimit tip të nënpjesës B, D ose E për produktin në të cilin do të instalohet; ose

b) atje ku është e zbatueshme, sipas procedurave të autorizimit ETSO të nënpjesës O; ose

c) në rastin e pjesëve standarde, në përputhje me standarde të njohura zyrtarisht.

##### 21.A.305 Miratimi i pjesëve dhe mjeteve

Në të gjitha rastet ku miratimi i pjesës ose pajisjes kërkohet në mënyrë të qartë nga ligji i Komunitetit ose nga masat e Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore, pjesa ose pajisja do të përputhet me ETSO përkatëse ose me udhëzimet e njohura si ekuivalente nga Agjencia në rastin konkret.

##### 21.A.307 Lëshimi i pjesëve dhe pajisjeve për instalim

Asnjë pjesë ose pajisje (përveç një pjesë standarde), nuk do të jetë e pranueshme për instalim në një produkt me certifikatë tip nëse nuk është:

a) e shoqëruar nga një certifikatë të autorizuar lirimi (formulari 1 EASA), që certifikon vlefshmërinë ajrore; dhe e shënjuar në përputhje me nënpjesën Q;

b) një pjesë standarde;

c) në rast të avionëve ELA 1 ose ELA 2, një pjesë apo pajisje që është:

1. pa resurs, apo pjesë e strukturës primare, apo pjesë e komandave të fluturimit;

2. prodhuar sipas dizenjimit të aplikueshëm;

3. e shënuar sipas nënpjesës Q;

4. e identifikuar për instalim në një avion specifik;

5. për t'u instaluar në një avion, për të cilin pronari ka vërtetuar përputhje me kushtet 1 deri në 4 dhe që ka pranuar përgjegjësi për këtë përputhje.

#### (NËNPJESA L — NUK ËSHTË E ZBATUESHME) NËNPJESA M — RIPARIMET

##### 21.A.431 Qëllimi

a) Kjo nënpjesë vendos procedurën për miratimin e projektit të miratuar, dhe vendos të drejtat dhe detyrimet e aplikantit dhe mbajtësit të këtyre miratimeve.

b) Kjo nënpjesë përcakton riparime standarde që nuk janë subjekt i një procesi miratimi sipas kësaj nënpjesë.

c) Një "riparim" do të thotë eliminim i dëmtimit dhe/ose rikthimin në një gjendje të vlefshmërisë ajrore pa lëshimin fillestar në shërbim nga prodhuesi të ndonjë produkti, pjesë ose pajisjeje.

d) Eliminimi i dëmtimit nëpërmjet zëvendësimit të pjesëve ose pajisjeve pa nevojën e aktiviteteve të projektimit do të konsiderohet si një detyrë mirëmbajtjeje dhe nuk do të kërkojë kështu asnjë miratim sipas kësaj pjesë.

e) Një riparim ndaj një artikulli ETSO do të trajtohet si një ndryshim ndaj projektit ETSO dhe do të përpunohet në përputhje me 21.A.611.

##### 21.A.431B Riparime standarde

a) Riparime standarde janë riparime:

1. në lidhje me:

i) avionët me peshë maksimale ngritjeje (MTOM) 5700 kg ose më pak;

ii) helikopterët me MTOM 3175 kg ose më pak;

iii) hidroplanët dhe ato me motorë, balonat dhe zeppelin siç përcaktohet në ELA 1 dhe ELA 2.

2. që ndjekin të dhënat e dizenjimit të përfshira në specifikimet e certifikimit të publikuara nga Agjencia, që përmbajnë metoda, teknika dhe praktika të pranueshme për zbatimin dhe identifikimin e pjesëve standarde, ku të përfshihen dhe instruksionet për vlefshmërinë e vazhduar; dhe

3. që s'janë në konflikt me të dhënat e zotëruesve të certifikatës së tipit (TC).

b) Pikat 21.A.432 deri në 21.A.451 s'janë të aplikueshme për riparimet standarde.

##### 21.A.432A Mundësia për t'u zgjedhur

a) Çdo person fizik ose juridik, që ka demonstruar ose është në proces demonstrimi të aftësisë së tij sipas 21.A.432 B, do të jetë i përzgjedhshëm si një aplikant për një miratim riparimi të madh të projektit sipas kushteve të parashtruara në këtë nënpjesë.

b) Çdo person fizik ose juridik do të jetë i përzgjedhshëm për miratimin e një riparimi të vogël të projektit.

##### 21.A.432B Demonstrimi i aftësisë

a) Një aplikant për një miratim të një riparimi të madh të projektit do të demonstrojë aftësinë e tij duke mbajtur një miratim të organizatës projektuese, të lëshuar nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore në përputhje me nënpjesën J.

b) Me përjashtim të paragrafit (a), aplikanti mund të kërkojë miratimin e Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore

për përdorimin e procedurave që përcaktojnë praktikat specifike të projektimit, burimet dhe rendin e aktiviteteve të nevojshme për t'u pajtuar me këtë nën pjesë, si një procedurë alternative për demonstrimin e aftësinë e tij.

c) Me përjashtim të paragrafit (a) dhe b) si një procedurë alternative për të demonstruar kapacitetin, një aplikant duhet të kërkojë pranimin e Agjencisë për përdorimin e procedurave që japin disa praktika specifike të projektit, të burimeve dhe sekuencën e aktiviteteve të nevojshme për përputhshmëri me këtë pjesë.

#### 21.A.433 Projekti i riparimit

a) Aplikanti për miratimin një projekti të riparimit:

1. Do të tregojë pajtueshmëri me bazën e certifikimit tip dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore të integruara me anë të citimeve në certifikatën e tipit ose certifikatën e tipit plotësuese, në varësi se cila është e zbatueshme, ose me ato që janë në fuqi në datën e aplikimit (për miratimin e riparimit të projektit), dhe për më tej me çdo amendament ndaj atyre udhëzimeve certifikuese ose kushteve të veçanta që Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore i shikon si të nevojshme për të vendosur një nivel sigurie me atë të vendosur nga baza e certifikatës së tipit e integruar me anë të citimeve në certifikatën e tipit ose certifikatën e tipit plotësuese.

2. Do të paraqesë të gjitha të dhënat e nevojshme vërtetuese, kur kërkohet nga Agjencia.

3. Do të deklarojë pajtueshmëri me udhëzimet certifikuese dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore të nënparagrafit (a)(1).

b) Atëherë kur aplikanti nuk është mbajtësi i certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit plotësuese, në varësi se cila është e zbatueshme, aplikanti mund të pajtohet me kërkesat e paragrafit (a) nëpërmjet përdorimit të burimeve të tij ose nëpërmjet një marrëveshjeje me mbajtësin e certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit plotësuese, në varësi se cila është e zbatueshme.

#### 21.A.435 Klasifikimi i riparimeve

a) Një riparim mund të jetë “madhor” ose “i vogël”. Klasifikimi do të bëhet në përputhje me kriteret e 21.A.91 për një ndryshim në tipin e projektit.

b) Një riparim do të klasifikohet “madhor” ose “i vogël” sipas paragrafit (a), qoftë:

1. nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore, ose

2. nga një organizatë projektuese të miratuar në mënyrën e duhur dhe sipas një procedurë të miratuar nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore.

#### 21.A.437 Lëshimi i një miratimi të riparimit të projektit

Kur është deklaruar dhe është treguar se projekti i riparuar përmbush udhëzimet e zbatueshme certifikuese dhe kërkesat e mbrojtjes mjedisore të 21.A.433(a)(1), do të miratohet:

a) nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore; ose

b) nga një organizatë të miratuar sipas mënyrës së

duhur e cila është gjithashtu mbajtësi e certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit plotësuese, sipas një procedure të rënë dakord me vete Agjencinë, ose

c) vetëm për riparime të vogla, nga një organizatë projektuese të miratuar sipas mënyrës së duhur sipas një procedure të rënë dakord me Agjencinë Evropiane të Sigurisë Ajrore.

#### 21.A.439 Prodhimi i pjesëve riparuese

Pjesët dhe pajisjet për t'u përdorur për riparimin do të prodhohen në përputhje me të dhënat prodhuese duke u bazuar mbi të gjitha të dhënat e nevojshme projektuese të vendosura në dispozicion nga mbajtësi i miratimit të riparimit të projektit:

a) sipas nën pjesës F; ose

b) nga një organizatë e miratuar në mënyrën e duhur në përputhje me nën pjesën G; ose

c) Nga një organizatë mirëmbajtjeje të miratuar në mënyrën e duhur.

#### 21.A.441 Kryerja e riparimit

a) Kryerja e riparimit do të kryhet nga një organizatë mirëmbajtjeje e miratuar në mënyrën e duhur, ose nga një organizatë prodhuese e miratuar në mënyrën e duhur në përputhje me nën pjesën G, sipas privilegjit 21.A.163.

b) Organizata projektuese do t'i transmetojë organizatës që kryen riparimin të gjitha udhëzimet e nevojshme të instalimit.

#### 21.A.443 Kufizimet

Një projekt i riparuar mund të miratohet duke qenë subjekt i kufizimeve, rast në të cilin miratimi i riparimit të projektit do të përfshijë të gjitha udhëzimet e nevojshme dhe kufizimet. Këto udhëzime dhe kufizime do t'i transmetohen operatorit nga mbajtësi i miratimit të riparimit të projektit në përputhje me një procedurë të rënë dakord me Agjencinë Evropiane të Sigurisë Ajrore.

#### 21.A.445 Dëmtim i riparuar

a) Kur një produkt, pjesë ose pajisje është lënë e riparuar dhe nuk mbulohet nga të dhënat e miratuara më parë, vlerësimi i dëmtimit për pasojat e tij mbi vlefshmërinë ajrore mund të bëhet vetëm:

1. nga Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore, ose

2. nga një organizatë projektuese e miratuar sipas mënyrës së duhur, sipas një procedure të rënë dakord me Agjencinë Evropiane të Sigurisë Ajrore.

Çdo kufizimi i nevojshëm do të përpunohet në përputhje me procedurat e 21.A.443.

b) Atëherë kur organizata që vlerëson dëmtimin sipas paragrafit (a) nuk është as Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore as mbajtësi i certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit të kufizuar, kjo organizatë do të justifikojë se informacioni mbi të cilin është bazuar vlerësimi është i mjaftueshëm qoftë nga burimet e veta të organizatës ose nëpërmjet një marrëveshjeje me mbajtësin e certifikatës së tipit ose certifikatës së tipit plotësuese, ose prodhuesi, në varësi se cila nga këto është e zbatueshme.

## 21.A.447 Mbjajta e të dhënave

Çdo riparim, i gjithë informacioni përkatës i projektimit, vizatimet, raportet e testeve, udhëzimet dhe kufizimet e lëshuara mundësisht në përputhje me 21.A.443, justifikimi për klasifikimin dhe të dhënat e miratimit të projektit:

a) do të mbahen nga mbajtësi i miratimit të riparimit të projektit në dispozicion të Agjencisë Evropiane të Sigurisë Ajrore; dhe

b) do të ruhen nga mbajtësi i miratimit të riparimit të projektit, në mënyrë që të japë informacionin e nevojshëm për të garantuar vlefshmërinë ajrore në vazhdimësi të produkteve, pjesëve ose pajisjeve të riparuar.

## 21.A.449 Udhëzimet për vlefshmëri ajrore në vazhdimësi

a) Mbjajtësi i miratimit të riparimit të projektit do t'i japë të paktën një set të plotë të atyre ndryshimeve ndaj udhëzimeve për vlefshmëri ajrore në vazhdimësi, të cilat vijnë nga projekti i riparimit, duke përfshirë të dhëna përshkruese dhe udhëzime përmbushëse të përgatitura në përputhje me kërkesat e zbatueshme, çdo operatori të mjetit fluturues që integron riparimin. Produkti, pjesa ose pajisja e riparuar mund të nxirret në shërbim se të jenë përfunduar ndryshimet ndaj atyre udhëzimeve, por kjo do të jetë për një periudhë shërbimi të kufizuar, dhe në marrëveshje me Agjencinë. Ato ndryshime ndaj udhëzimeve do t'i vihen në dispozicion, me kërkesë, çdo personi tjetër që kërkohet të pajtohet me çdo njërin nga kushtet të atyre ndryshimeve ndaj udhëzimeve. Disponueshmëria e ndonjë manuali ose pjesë të ndryshimeve ndaj udhëzimeve për vlefshmëri ajrore në vazhdimësi, që ka të bëjë me kontroll të përgjithshëm ose forma të tjera të mirëmbajtjes së rëndë, mund që të vonohen deri pasi produkti të ketë hyrë në shërbim, por do të jenë në dispozicion përpara se ndonjë nga produktet të arrijë vjetërsinë ose fluturimin - orë/cikle - përkatës.

b) Nëse përditësimet e atyre ndryshimeve ndaj udhëzimeve për vlefshmëri ajrore në vazhdimësi lëshohen nga mbajtësi i miratimit të riparimit të projektit pasi riparimi të jetë fillimisht miratuar, këto përditësime do t'i jepen çdo operatori dhe do të vendosen në dispozicion, pasi është paraqitur një kërkesë, të çdo personi tjetër nga i cili kërkohet të pajtohet me çdo njërin nga kushtet e atyre ndryshimeve ndaj udhëzimeve. Agjencisë duhet t'i paraqitet një program që tregon se si përditësimet e ndryshimeve ndaj udhëzimeve të vlefshmërisë ajrore janë të shpërndara.

## 21.A.451 Detyrimet dhe shënimi MEP

a) Çdo mbajtës i një miratimi të madh riparim projekti:

1. do të ndërmarrë detyrat:

i) e parashtruara të 21.A.3, 21.A.3B, 21.A.4, 21.A.439, 21.A.441, 21.A.443, 21.A.447 dhe 21.A.449;

ii) që nënkuptohen në bashkëpunimin midis mbajtësit të certifikatës së llojit ose certifikatës së tipit plotësuese, ose të dyja, sipas 21.A.433 (b), në varësi të përshtatshmërisë.

2. do të specifikojë shënjimin, duke përfshirë germat MEP (Miratimi evropian i pjesës), në përputhje me 21.A.804(a).

b) Përveç mbajtëseve të certifikatës së tipit për të cilën zbatohet 21.A.44, mbajtësi i miratimit për riparim të vogël të projektit:

1. do të ndërmarrë detyrimet e parashtruara të 21.A.4, 21.A.447 dhe 21.A.449; dhe

2. do të specifikojë shënjimin, duke përfshirë germat MEP, në përputhje me 21.A.804(a).

(NËNPJESA N — NUK ËSHTË E ZBATUESHME)  
NËNPJESA O — AUTORIZIMET E URDHËRIT  
EVROPIAN TË STANDARDEVE TEKNIKE

## 21.A.601 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton procedurën për dhënien e autorizimeve mbi standardet evropiane teknike dhe rregullat që rregullojnë të drejtat dhe detyrimet e aplikantëve ose zotëruesve të këtyre autorizimeve.

b) Për qëllim të kësaj nënpjesë:

1. “Artikull” nënkupton çdo pjesë apo pajisje që përdoret në mjetet fluturuese civile.

2. “Urdhri Evropian Teknik Standard” (i referuar në këtë pjesë si “ETSO”) është një specifikim i detajuar i vlefshmërisë ajrore lëshuar nga Agjencia për të garantuar përmbushjen e kërkesave thelbësore të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 2.7.2011 dhe është një standard minimal i performancës për artikuj të veçantë.

3. Një artikull i prodhuar sipas autorizimit ETSO është një artikull i miratuar për qëllim të nënpjesës K.

## 21.A.602A Pranueshmëria

Çdo person fizik ose juridik, që prodhon ose përgatitet për të prodhuar një artikull ETSO dhe ka vërtetuar ose është në proces vërtetimi të aftësisë sipas 21.A.602B, duhet të pranohet si aplikant për autorizim ETSO.

## 21.A.602B Demonstrimi i aftësisë

Çdo aplikant për një autorizim ETSO duhet të vërtetojë aftësinë e tij, si në vijim:

a) aftësinë për të prodhuar, duke marrë miratim nga organizata prodhuese, i nxjerrë në përputhje me nënpjesën G ose duke përmbushur procedurat e nënpjesës F; dhe

b) aftësinë për projektim:

1. të një njësie ndihmese energjetike, duke marrë miratim nga organizata prodhuese, të nxjerrë nga një Agjenci në përputhje me nënpjesën J;

2. të gjithë artikujve të tjerë, duke përdorur procedura që përcaktojnë praktikatat e veçanta të projektimit, burimet dhe sekuencat e aktiviteteve të nevojshme, të cilat janë në përputhje me këtë pjesë.

#### 21.A.603 Aplikimi

a) Aplikimi për një autorizim ETSO duhet të bëhet sipas formës dhe mënyrës së përcaktuar nga Agjencia dhe duhet të përmbajë një përmbledhje të informacionit të kërkuar nga 21.A.605.

b) Kur parashikohet një seri me ndryshime të vogla në përputhje me 21.A.611, aplikanti duhet të përcaktojë në aplikimin e tij numrin e modelit bazë të artikullit dhe numrat që lidhen me pjesët, në kllapa të hapura nga pas për të treguar se germa dhe numra shtesë do të shtohen herë pas here.

21.A.604 ETSO Autorizimi për një njësi ndihmëse energjetike (APU)

Sipas autorizimit ETSO për njësinë ndihmëse energjetike (APU)

a) 21.A.15, 21.A.16B, 21.A.17, 21.A.20, 21.A.21, 21.A.31, 21.A.33, 21.A.44 duhet të aplikohen sipas radhës 21.A.603, 21.A.606(c), 21.A.610 dhe 21.A.615, me përjashtim të rastit kur në vend të një certifikate tipi duhet të nxirret një autorizim ETSO në përputhje me 21.A.606;

b) Nën pjesa D ose në pjesa E në këtë pjesë 21 zbatohet për miratimin e ndryshimeve në projektim, në rend zbritës nga 21.A.611. Kur përdoret në pjesa E, duhet të nxirret një autorizim i veçantë në vend të një certifikate tipi plotësuese.

#### 21.A.605 Kërkesa për të dhëna

Aplikanti duhet të paraqesë në Agjenci dokumentet, si në vijim:

a) Një deklaratë pajtueshmërie që certifikon se aplikanti ka përmbushur kërkesat e kësaj nën pjesë.

b) Një deklaratë të projektimit dhe performancës (DDP).

c) Një kopje të të dhënave teknike që kërkohen nga ETSO-ja e zbatueshme.

d) Prezantimin (ose një referencë për prezantimin) e përmendur në 21.A.143 me qëllim që të prodhohet sipas nën pjesës G pa miratim nga organizata prodhuese ose manualin (apo një referencë në manual) sipas pikës 21.A.125A (b) për qëllim të prodhimit sipas nën pjesës F pa aprovimin e organizatës së prodhimit.

e) Për një APU, një manual (ose një referencë të manualit), i përmendur në 21.A.243, me qëllim që të sigurohet një miratim i duhur nga organizata prodhuese sipas nën pjesës J.

f) Për artikuj të tjerë, të zbatohen procedurat sipas 21.A.602B(b)(2).

#### 21.A.606 Lëshimi i autorizimit ETSO

Aplikanti ka të drejtë të ketë një autorizim ETSO të lëshuar nga Agjencia pasi:

a) të vërtetojë aftësinë në përputhje me 21.A.602B; dhe

b) të vërtetojë se artikulli përmbush kushtet teknike të zbatueshme së ETSO-së dhe të dorëzojë deklaratën përkatëse të pajtueshmërisë;

c) të tregojë se mund të përmbush kriteret 21.A.609;

#### 21.A.607 Privilegjet e autorizimit ETSO

Zotëruesi i autorizimit ETSO ka të drejtën për të prodhuar dhe shënjuar artikullin me shenjen e duhur të ETSO-s.

21.A.608 Deklarata e projektimit dhe performancës (DDP)

a) DDP-ja duhet të përmbajë së paku informacionin si në vijim:

1. Informacionin e kërkuar sipas 21.A.31(a) dhe (b), që përcakton artikullin dhe projektimin e tij si dhe standardet e testimit.

2. Performancën e vlerësuar të këtij artikulli, kur është e nevojshme, ose drejtpërdrejt ose me referencë ndaj dokumenteve të tjera plotësuese.

3. Një deklaratë pajtueshmërie që certifikon se artikulli përmbush siç duhet ETSO-n.

4. Referencë të raporteve mbi testet përkatëse.

5. Referencë të manualeve të mirëmbajtjes së duhur, kontrollit të përgjithshëm dhe riparimit.

6. Nivelet e pajtimit, ku nivele të ndryshme pajtueshmërie lejohen nga ETSO.

7. Lista e devijimeve të pranuar në përputhje me 21.A.610.

b) DDP duhet të miratohet me datë dhe firmë të mbajtësit të autorizimit ose të një përfaqësuesi të autorizuar prej tij.

21.A.609 Detyrimet e mbajtësve të autorizimeve ETSO

Mbajtësi i një autorizimi ETSO në këtë nën pjesë:

a) Duhet të prodhojë çdo artikull në përputhje me nën pjesën G ose nën pjesën F, të cilat sigurojnë se secili artikull i përfunduar përputhet me të dhënat e tij në projektim dhe është i sigurt për t'u instaluar.

b) Duhet të përgatisë dhe të mbajë, për çdo model të çdo artikulli për të cilin është lëshuar një autorizim ETSO, një dosje aktuale të të dhënave të plota teknike dhe dokumentacionin në përputhje me 21.A.613;

c) Duhet të përgatisë, të mbajë dhe të përditësojë kopjet e të gjitha manualeve të kërkuara nga specifikimet e vlefshëmrisë fluturuese të zbatueshme për artikullin;

d) Duhet të bëjë të disponueshëm për përdoruesit dhe Agjencinë, në bazë të kërkesës, manualët e mirëmbajtjes, kontrollit të përgjithshëm, riparimit, si dhe ndryshimet në manuale;

e) Duhet të shënjojë çdo artikull në përputhje me 21.A.807; dhe

f) Duhet të përmbushë 21.A.3(b), (c), 21.A.3B dhe 21.A.4.

g) Duhet të vazhdojë të përmbushë kërkesat e kualifikimit në përputhje me 21.A.602B.

#### 21.A.610 Miratimi për devijimet

a) Çdo prodhues që kërkon miratim për të devijuar nga ndonjë standard performance të një ETSO-je duhet të vërtetojë se standardet për të cilat kërkohet shmangie janë kompensuar nga faktorë apo karakteristika të projektimit me një nivel ekuivalent sigurie.

b) Kërkesa për miratim për të devijuar, së bashku me të gjitha të dhënat përkatëse, duhet të dorëzohet në Agjenci.

21.A.611 Ndryshimet në projektim

a) Mbjtësi i autorizimit ETSO mund të bëjë ndryshime të vogla në projektim (çdo ndryshim përveç ndryshimeve të mëdha) pa autorizim të mëtejshëm nga Agjencia. Në këtë rast, artikulli i ndryshuar mban numrin e modelit origjinal (ndryshimet e numrit të pjesës apo ndryshime të tjera duhet të përdoren për të identifikuar ndryshimet e vogla) dhe zotëruesi duhet t'i dërgojë Agjencisë çdo të dhënë të rishikuar që nevojitet për të përmbushur 21.A.603(b).

b) Çdo ndryshim nga mbajtësi i autorizimit ETSO, që është aq i madh sa të kërkojë një investigim të plotë për të përcaktuar përputhshmërinë me një ETSO, konsiderohet ndryshim i madh. Përpara se të bëjë një ndryshim të tillë, mbajtësi duhet të përcaktojë një tip ose tip të ri projektimi ose të aplikojë për një autorizim të ri sipas 21.A.603.

c) Asnjë ndryshim i bërë nga çdo person fizik ose juridik përveç mbajtësit të autorizimit, i cili ka dorëzuar deklaratën e pajtueshmërisë, nuk ka të drejtë për miratim nën këtë nënpjesë O, vetëm nëse personi që kërkon miratimin aplikon sipas 21.A.603 për një tjetër autorizim ETSO.

21.A.613 Ruajtja e të dhënave

Përveç ruajtjes së të dhënave të duhura ose të dhënave që lidhen me sistemin e cilësisë, të gjitha të dhënat përkatëse mbi projektimin, skicimet dhe raportet e testeve, duke përfshirë dhe rekordet e inspektimeve për artikullin e testuar duhet të vihen në dispozicion të Agjencisë dhe duhet të ruhen në mënyrë që të sigurohet informacioni i nevojshëm për të garantuar vlefshmërinë fluturuese të produktit, si dhe produktin me certifikatë tipi, në të cilin është vendosur.

21.A.615 Inspektimi nga Agjencia

Sipas kërkesës së Agjencisë, çdo aplikant apo mbajtës i një autorizimi ETSO për një artikull duhet të lejojë Agjencinë:

- a) të asistojë në çdo test;
- b) të inspektojë dosjet me të dhënat teknike të artikullit.

21.A.619 Afati dhe vlefshmëria e vazhdueshme

a) Një autorizim ETSO duhet të lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Duhet të qëndrojë i vlefshëm, përveç rasteve kur:

1. kushtet e kërkuara kur u lëshua autorizimi nuk vazhdojnë të vëzhgohen; ose
2. detyrimet e mbajtësit, të specifikuar në 21.A.609, nuk ngarkohen me; ose
3. artikulli ka shkaktuar dëme të papranueshme në shërbim; ose
4. autorizimi është dorëzuar apo revokuar sipas procedurave administrative të zbatueshme, të vendosura nga Agjencia.

b) Në bazë të dorëzimit apo të revokimit, certifikata duhet t'i kthehet Agjencisë.

21.A.621 Transferueshmëria

Përveç ndryshimeve në pronësinë e mbajtësit, që duhet të konsiderohet si një ndryshim me rendësi, dhe për këtë arsye duhet të përmbushë 21.A.147 dhe 21.A.247 sipas rastit, një autorizim ETSO i lëshuar në këtë pjesë nuk mund të transferohet.

## NËNPJESA P —LEJA PER FLUTURIM

21.A.701 Qëllimia) Në përputhje me këtë nënpjesë, lejet për fluturim duhet t'u lëshohen avionëve që nuk plotësojnë rregullat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore, por janë në gjendje për fluturim të sigurt në kushte të përcaktuara dhe për qëllimet e mëposhtme:

1. Zhvillimi
2. Të tregojë përputhshmëri me rregulloret ose specifikimet e certifikimi
3. Trajnimet e personelit të organizatave të projektimit dhe prodhimit
4. Testim fluturimi i avionëve të prodhimit të ri
5. Fluturim i avionit ende në prodhim, nga një facilitet prodhues tek tjetri
6. Fluturim i avionit për pranim nga klienti porositor
7. Dërgim në destinacion ose eksportim i avionit
8. Fluturim i avionit për pranim nga Autoriteti
9. Studim tregu, përfshirë trajnimin e personelit të klientit porositor
10. Ekspozim dhe shfaqje ajrore
11. Fluturimi i avionit deri në vendin ku i duhet kryer mirëmbajtja ose rishikimi i vlefshmërisë ajrore, ose në vend magazinimi
12. Fluturimi i avionit me një peshë që tejkalon maksimumin e certifikuar si peshë në ngritje për fluturime mbi rangun normal mbi ujë, ose në zona mbi tokë ku nuk ka facilitete të përshtatshme për ulje ose lënde djegëse të duhur.

13. Thyerje rekordi, gara ajrore ose konkurrencë e ngjashme

14. Fluturimi i avionit për të plotësuar kërkesat e aplikueshme të vlefshmërisë ajrore përpara se të gjendet pajtueshmëria me kërkesat mjedisore.

15. Për aktivitetin fluturues jokomercial në avionë individuale jokomplekse ose tipa për të cilët nuk kërkohet një certifikatë e vlefshmërisë ajrore ose e kufizuar e vlefshmërisë ajrore.

b) Kjo nënpjesë krijon procedurën për lëshimin e lejeve për fluturim dhe miratimin e kushteve shoqëruese për fluturim dhe përcakton të drejtat dhe detyrimet e aplikantëve dhe mbajtësve të këtyre lejeve dhe miratimeve të kushteve për fluturim.

21.A.703 E drejta e pranimit

a) Çdo person fizik ose juridik do të pranohet si aplikues për leje për fluturim, përveç lejes për fluturim

kërkuar për qëllimin e pikës 21.A.701 (a) (15) ku aplikuesi duhet të jetë vetë pronari.

b) Çdo person fizik ose juridik ka të drejtën të aplikojë për miratimin e kushteve për fluturim.

#### 21.A.705 Autoriteti kompetent

Pavarësisht pikës 21.1 të këtij aneksi (pjesa 21) për qëllime të kësaj nënpjesë, "autoriteti kompetent" do të jetë:

a) AAC, ose

b) për avionë të peregjistruar, autoriteti i përcaktuar nga Republika e Shqipërisë dhe shteti i ZPEA-se sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe që porosit shenjat e identifikimit.

#### 21.A.707 Aplikimi për leje për fluturim

a) Në zbatim të pikës 21.A.703 dhe kur aplikantit nuk i është dhënë privilegji që të lëshojë një leje për fluturim, një kërkesë për një leje për fluturim do të bëhet tek autoriteti kompetent në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga ky autoritet.

b) Çdo kërkesë për një leje për fluturim do të përfshijë:

1. qëllimin (et) i/e fluturimit (eve), në përputhje me pikën 21.A.701;

2. mënyrat në të cilat avioni nuk është në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore të zbatueshme;

3. kushtet e fluturimit të miratuar në përputhje me pikën 21.A.710.

c) Kur kushtet e fluturimit nuk janë miratuar në kohën e aplikimit për një leje për të fluturuar, një kërkesë për miratimin e kushteve për fluturim do të bëhet në përputhje me pikën 21.A.709.

#### 21.A.708 Kushtet e fluturimit

Kushtet e fluturimit përfshijnë:

a) konfigurimin(et) për të cilën(t) leja për fluturim kërkohet;

b) çfarëdo kushti ose kufizimi i nevojshëm për operimin e sigurt të avionit, duke përfshirë:

1. kushtet ose kufizimet, të vendosura në itineraret ose hapësirën ajrore, ose të dyja, të nevojshme për fluturim(et);

2. kushtet dhe kufizimet që i janë vendosur ekuipazhit të fluturimit për të fluturuar avionin;

3. kufizimet në lidhje me transportin e personave të tjerë, përveç ekuipazhit të fluturimit;

4. kufizimet operative, procedurat specifike ose kushtet teknike që duhet të përmbushen;

5. programin specifik test fluturimi (nëse është i aplikueshëm);

6. masat specifike të vlefshmërisë së vazhduar përfshirë instruksionet e mirëmbajtjes dhe regjimin nën të cilin ato do të kryhen;

c) provën se avioni është i aftë për fluturim të sigurt sipas kushteve ose kufizimeve të pikës (b);

d) metodën e përdorur për kontrollin e konfigurimit avionit, në mënyrë që të mbetet brenda kushteve të vendosura.

21.A.709 Aplikimi për miratimin e kushteve të fluturimit

a) Në zbatim të pikës 21.A.707 (c) dhe kur aplikantit nuk i është dhënë privilegji që të miratojë kushtet e fluturimit, një kërkesë për miratimin e kushteve të fluturimit do të bëhet:

1. kur miratimi i kushteve të fluturimit është i lidhur me sigurinë e projektimit, tek Agjencia në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Agjencia; ose

2. kur miratimi i kushteve të fluturimit nuk është i lidhur me sigurinë e projektimit, tek autoriteti kompetent në formën dhe mënyrën e caktuar nga ky autoritet.

b) Çdo kërkesë për miratimin e kushteve të fluturimit do të përfshijë:

1. kushtet e propozuara të fluturimit;

2. dokumentacionin në mbështetje të këtyre kushteve; dhe

3. një deklaratë që avioni është i aftë për fluturim të sigurt, sipas kushteve ose kufizimeve të pikës 21.A.708 (b).

#### 21.A.710 Miratimi i kushteve të fluturimit

a) Kur miratimi i kushteve të fluturimit është i lidhur me sigurinë e projektimit, kushtet e fluturimit do të miratohet nga:

1. Agjencia; ose

2. Një organizatë projektimi e miratuar siç duhet nën privilegjin e 21.A.263 pika (c), (6).

b) Kur miratimi i kushteve të fluturimit nuk është i lidhur me sigurinë e projektimit, kushtet e fluturimit do të miratohen nga AAC-ja, ose nga organizata e miratuar, që do të lëshojë gjithashtu lejen për fluturim.

c) Para miratimit të kushteve të fluturimit, Agjencia, AAC apo organizata e miratuar, duhet të jenë të kënaqur që avioni është i aftë për fluturim të sigurt nën kushtet dhe kufizimet e specifikuar. Agjencia ose AAC mund të bëjë ose t'i kërkojë aplikantit për të bërë inspektimet e nevojshme ose testet për këtë qëllim.

#### 21.A.711 Lëshimi i lejes për të fluturuar

a) Një leje për fluturim (EASA Form.20a, shih shtojcën III) mund të lëshohet nga autoriteti kompetent sipas kushteve të specifikuar në pikën 21.B.525.

b) Një organizatë dizajni e miratuar siç duhet mund të lëshojë një leje për fluturim (formulari 20b EASA, shih shtojcën IV) në bazë të privilegjit dhënë sipas pikës 21.A.263 (c) (7), kur kushtet e fluturimit referuar në pikën 21.A.708 janë miratuar në përputhje me pikën 21.A.710.

c) Një organizatë prodhimi e miratuar siç duhet mund të lëshojë një leje për fluturim (formulari 20b EASA, shih shtojcën IV) në bazë të privilegjit dhënë

sipas pikës 21.A.163 (e), kur plotësohen kushtet e fluturimit referuar në pikën 21.A.708 janë miratuar në përputhje me pikën 21.A.710.

d) Një organizatë e menaxhimit të vlefshmërisë së vazhduar (CAMO) e miratuar siç duhet, mund të lëshojë një leje për fluturim (formulari 20b EASA, shih shtojcën IV) në bazë të privilegjit dhënë sipas pikës M.A.711 të aneksit I (pjesa M) të urdhrin të ministrit nr. 110 datë 2.10.2012, mbi “Vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra” kur kushtet për fluturim referuar në pikën 21.A.708 janë miratuar në përputhje me pikën 21.A.710.

d) Leja për fluturim duhet të specifikojë qëllimin(et) dhe të gjitha kushtet dhe kufizimet të cilat janë miratuar në përputhje me pikën 21.A.710.

f) Për lejet e lëshuara nën pikat (b), (c) ose (d), një kopje e lejes për fluturim dhe kushteve të fluturimit bashkëlidhur, do të dorëzohet tek autoriteti kompetent në rastin më të parë, por jo më vonë se 3 ditë.

g) Me dëshmi se ndonjë nga kushtet e përcaktuara në pikën 21.A.723 (a) nuk është plotësuar, për një leje për fluturim që një organizatë ka lëshuar në pajtim me pikat (b), (c) ose (d), ajo organizatë duhet menjëherë ta revokojë atë leje për fluturim dhe të informojë pa vonesë autoritetin kompetent.

#### 21.A.713 Ndryshimet

a) Çdo ndryshim që zhvlerëson kushtet e fluturimit ose provën lidhur me to për lejen për fluturim, do të miratohet në përputhje me pikën 21.A.710. Kur është rasti, një aplikim duhet të bëhet në përputhje me pikën 21.A.709.

b) Një ndryshim që ndikon në përmbajtjen e lejes për të fluturuar kërkon lëshimin e lejes së re për të fluturuar në përputhje me pikën 21.A.711.

#### 21.A.715 Gjuha

Manualet, pllakatat, listimet dhe vijëzimet e instrumenteve dhe informacione të tjera të nevojshme të kërkuara nga specifikimet e zbatueshme të certifikimit duhet të paraqiten në një ose më shumë nga gjuhët zyrtare të Bashkimit Evropian të pranueshme nga AAC-ja dhe në gjuhën shqipe.

#### 21.A.719 Transferimi

a) Leja për fluturim nuk transferohet.

b) Pavarësisht pikës (a) për një leje për fluturim lëshuar për qëllim të pikës 21.A.701 (a),(15), nëse pronësia e avionit ka ndryshuar, leja për fluturim do të transferohet bashkë me avionin, me kusht që avioni të mbetet në të njëjtin regjistër, ose lëshohet vetëm me pëlqimin e Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar në regjistrin në të cilin ai është transferuar.

#### 21.A.721 Inspektimet

Mbajtësi ose aplikanti për një leje për fluturim, me kërkesë të AAC-së, duhet t'i sigurojë atij hyrje tek avioni në fjalë.

#### 21.A.723 Kohëzgjatja dhe vlefshmëria e vazhdueshme

a) Një leje për të fluturuar lëshohet për një maksimum prej 12 muajsh dhe mbetet e vlefshme deri kur:

1. të këtë përputhshmëri me kushtet dhe kufizimet e pikës 21.A.711 (d) lidhur me lejen për fluturim;
2. leja për fluturim të mos jetë dorëzuar ose revokuar;
3. avioni të këtë mbetur në të njëjtin regjistër.

b) Pavarësisht pikës (a), një leje për fluturim lëshuar për qëllim të pikës 21.A.701 (a), (15) mund të lëshohet për kohëzgjatje të pacaktuar.

c) Me dorëzimin apo revokimin, leja për fluturim duhet t'i kthehet AAC-së.

#### 21.A.725 Rinovimi i lejes për fluturim

Rinovimi i lejes për fluturim do të përpunohet si një ndryshim në përputhje me pikën 21.A.713.

21.A.727 Detyrimet e mbajtësit të një lejeje për fluturim

Bartësi i lejes për fluturim duhet të plotësojë dhe t'i përmbahet të gjitha kushteve dhe kufizimeve që lidhen me lejen për fluturim.

#### 21.A.729 Mbajtja e dokumentacionit

a) Të gjitha dokumentet e prodhuara për të krijuar dhe justifikuar kushtet për fluturim do të mbahen nga mbajtësi i miratimit të kushteve të fluturimit në dispozicion të Agjencisë dhe AAC-së dhe duhet të ruhen në mënyrë që të japin informacionin e nevojshëm për të siguruar vlefshmërinë e vazhdueshme të avionit.

b) Të gjitha dokumentet që lidhen me lëshimin e lejeve të fluturimit nën privilegjin e organizatave të miratuara, duke përfshirë të dhënat e inspektimit, dokumentet mbështetëse të miratimit të kushteve të fluturimit dhe vetë lejes për fluturim, do të mbahen nga organizatat përkatëse të miratuara në dispozicion të Agjencisë ose AAC-së dhe duhet të ruhen në mënyrë që të japin informacionin e nevojshëm për të siguruar vlefshmërinë e vazhdueshme të avionit.

### NËNPJESA Q — IDENTIFIKIMI I PRODUKTEVE, PJESËVE DHE PAJISJEVE

#### 21.A.801 Identifikimi i produkteve

a) Identifikimi i produkteve duhet të përmbajë informacionin, si në vijim:

1. Emrin e prodhuesit;
2. Projektimin e Produktit;
3. Numrin e serisë të Prodhuarit.

Çdo informacion tjetër që mund t'i nevojitet Agjencisë.

b) Çdo person fizik apo juridik që prodhon një mjet fluturues ose sipas nënpjesës G ose nënpjesës F, duhet të identifikojë, përmes një pllake rezistente ndaj zjarrit, se mjeti fluturues ose motori përmban të gjithë informacionin



e kërkuar në (a) shënjuar në të me gravurë, vulosje, gdhendje, ose me një metodë tjetër të miratuar shënjimi, rezistente ndaj zjarrit. Pllaka identifikuese duhet të sigurohet në mënyrë që të jetë e arritshme dhe e lexueshme dhe nuk duhet të dëmtohet apo zhvendoset gjatë shërbimit normal, apo nuk duhet të humbasë ose të shkatërrohet në rast aksidenti.

c) Çdo person fizik apo juridik që prodhon helikë, thikë helikë, ose bosht helike sipas nënpjesës G ose nënpjesës F, duhet të identifikojë, përmes një pllake, vulosjes, gdhendjes, gravurës ose përmes një metode tjetër të miratuar shënjimi rezistentë ndaj zjarrit se është vendosur në një sipërfaqe jo kritike dhe përmban informacionin e specifikuar në paragrafin(a), dhe nuk ka të ngjarë që të dëmtohet apo të zhvendoset gjatë shërbimit normal apo në rast aksidenti.

d) Për balonat me drejtim të lirë, pllaka identifikuese e përcaktuar në paragrafin (b) duhet të sigurohet në mbështjellën e balonës dhe duhet të vendoset, nëse është praktike, atje ku është e lexueshme për përdoruesin, gjatë kohës kur balona është fryrë. Për më tepër koshi i balonës dhe çdo pajisje ngrohëse duhet të jetë e shënjuar në mënyrë të qëndrueshme si dhe të lexueshme me emrin e prodhuesit, numrin e pjesës ose ekuivalentin dhe numrin e serisë ose ekuivalentin e tij.

#### 21.A.803 Trajtimi i të dhënave të identifikimit

a) Asnjë person nuk duhet të heqë, të ndryshojë të ose vendosë informacion identifikues të referuar në 21.A.801(a) në asnjë prej pajisjeve fluturuese, motor, helikë, thikë helike ose një helike ose në 21.A.807(a) për një APU, pa miratimin e Agjencisë.

b) Asnjë person nuk duhet të heqë ose instalojë asnjë pllakë identifikuese të përcaktuar në 21.A.801, ose në 21.A.807 për një APU, pa miratimin e Agjencisë.

c) Në rend zbritës sipas paragrafëve (a) dhe (b), çdo person fizik apo juridik që kryen punë mirëmbajtëse sipas rregullave përkatëse të zbatueshme, në përputhje me metodat, teknikat dhe praktikatat e përcaktuara nga agjencia, duhet:

1. të heqë, ndryshojë ose të vendosë informacionin identifikues të 21.A.801(a) në çdo pajisje fluturuese, motor, helikë, thikë helike ose një helike ose në 21.A.807(a) për një APU; ose

2. të heqë një pllakë identifikuese të përcaktuar sipas 21.A.801, ose 21.A.807 për një APU, kur është e nevojshme gjatë shërbimeve të mirëmbajtjes.

d) Asnjë person nuk duhet të instalojë një pllakë identifikuese të hequr në përputhje me nënparagrafin (c)(2), të vendosur mbi çdo pajisje fluturuese, motor, helikë, thikë helike ose një helike, përveç asaj që është hequr.

#### 21.A.804 Identifikimi i pjesëve dhe pajisjeve

a) Çdo prodhues i një pjese apo pajisjeje duhet të shënjojë në mënyrë të lexueshme dhe të qëndrueshme pjesën ose pajisjen me:

1. një numër, markë tregtare apo simbol që identifikon prodhuesin; dhe

2. numrin e pjesës, siç është përcaktuar në të dhënat e zbatueshme të projektimit; dhe

3. germat EPA (Miratimi European i Pjesës) për pjesët ose pajisjet e prodhuara në përputhje me të dhënat e miratuara që nuk i përkasin mbajtësit të certifikatës se tipit për produktin në fjale, përveç artikujve ETSO.

b) Në rend zbritës nga paragrafi (a), nëse Agjencia pranon se një pjesë apo pajisje është shumë e vogël ose nëse në të kundërt është jo praktike për t'u shënjuar me ndonjë prej informacioneve të kërkuara në paragrafin (a), dokumenti i autorizuar që është lëshuar dhe që shoqëron pjesën, pajisjen ose kontejnerin duhet të përmbajë informacionin që nuk mund të shënjohej në pjesë.

#### 21.A.805 Identifikimi i pjesëve kritike

Përveç kërkesave të 21.A.804, çdo prodhues i një pjese që do të vendoset në një produkt me tip të certifikuar, që është identifikuar si një pjesë kritike duhet të shënjojë në mënyrë të lexueshme dhe të qëndrueshme atë pjesë me një numër pjese dhe një numër të serisë.

#### 21.A.807 Identifikimi i artikujve ETSO

a) Çdo mbajtës i një autorizimi ETSO sipas nënpjesës O duhet në mënyrë të qëndrueshme dhe të lexueshme të shënjojë çdo artikull me informacionin, si në vijim:

1. Emrin dhe adresën e prodhuesit;

2. Emrin, tipin, numrin e pjesës ose modelin e projektimit për artikullin;

3. Numrin e serisë ose datën e prodhimit, ose të dyja; dhe

4. Numrin ETSO të zbatueshëm.

b) Në rend zbritës nga paragrafi (a), nëse Agjencia bie dakord se nëse një pjesë është shumë e vogël ose në të kundërt nuk është praktike për t'u shënjuar me çdo informacion të kërkuar në paragrafin (a), dokumenti i autorizuar që shoqëron pjesën ose kontejnerin duhet të përmbajë informacionin që mund të shënjohej në pjesë.

c) Çdo person që prodhon një APU sipas nënpjesës G ose nënpjesës F duhet të identifikojë atë APU me një pllakë rezistente ndaj zjarrit, e cila ka të gjithë informacionin e kërkuar në paragrafin (a) të shënjuar me gravurë, vulosje, gdhendje ose ndonjë metodë tjetër shënjimi rezistente ndaj zjarrit. Pllaka identifikuese duhet të sigurohet në mënyrë të tillë që të jetë e qëndrueshme dhe mos të dëmtohet apo zhvendoset gjatë shërbimit normal ose të humbasë apo të shkatërrohet në rast aksidenti.

## SEKSIONI B

PROCEDURAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE  
NËNPJESA A — PARIME TË PERGJITHSHME

## 21.B.5 Qëllimi

a) Ky seksion përcakton procedurën për Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar kur ushtron detyrën e tij dhe përgjegjësinë që ka të bëjë me mirëmbajtjen, amendimin, pezullimin dhe heqjen e certifikatave, miratimeve dhe autorizimeve të referuara në këtë pjesë.

b) Agjencia duhet të zhvillojë në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3 datë 2.7.2011 udhëzime të certifikimit dhe materiale udhëzuese për të asistuar AAC-në në zbatimin e këtij seksioni.

## 21.B.20 Detyrimet dhe autoritet kompetente

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar është përgjegjës për zbatimin e seksionit A nënpjesëve F, G, H dhe I për aplikantët ose mbajtësit e autorizimeve, kur vendi kryesor i biznesit të tyre është në territorin e Shqipërisë.

## 21.B.25 Kërkesat për organizimin e AAC-së

## a) Të përgjithshme:

Shteti i ZPEA-së, sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe, duhet të ngarkojë AAC-në për zbatimin e seksionit A nënpjesëve F,G,H dhe I me procedura të dokumentuara, strukturë organizative dhe staf.

## b) Burimet:

Numri i stafit duhet të jetë i mjaftueshëm për të kryer detyrat e përcaktuara.

AAC duhet të emërojë një menaxher ose disa menaxherë të cilët janë përgjegjës për zbatimin e detyrave të përcaktuara në kuadër të autoritetit, duke përfshirë komunikimin me Agjencinë dhe autoritetet kombëtare, kur është e përshtatshme.

## c) Kualifikimi dhe trajnimi:

I gjithë stafi duhet të kualifikohet në mënyrë të përshtatshme dhe të ketë njohuri të mjaftueshme, eksperiencë dhe trajnim për të kryer detyrat e përcaktuara.

## 21.B.30 Procedurat e dokumentuara

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përcaktojë procedurat e dokumentuara, për të përshkruar organizimin e tij, mënyrat dhe metodat për të përmbushur kërkesat e kësaj pjesë. Procedurat duhet të përditësohen dhe të shërbejnë si dokumente kryesore pune për autoritetin dhe të gjithë aktivitetet e tij.

b) Një kopje e procedurës dhe amendamentet duhet të jenë të disponueshme në Agjenci.

## 21.B.35 Ndryshime në organizatë dhe procedura

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të raportojë çdo ndryshim të rëndësishëm në organizim dhe procedura të dokumentuara në Agjenci.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përditësojë procedurat e dokumentuara që lidhen me çdo ndryshim të rregulloreve, në kohën e duhur, për të garantuar zbatimin efektiv të tyre.

## 21.B.40 Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përcaktojë një proces për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve midis procedurave të dokumentuara të organizimit.

b) Nëse ekziston konflikt midis autoriteteve kompetente të shtetit të ZPEA-se sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe, është përgjegjësia e menaxherëve siç përcaktohet në 21.B.25(b)(2) për të ngritur çështjen për ndërmjetësim në Agjenci.

## 21.B.45 Raportimi/koordinimi

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të garantojë koordinim kur është e nevojshme në lidhje me certifikatat, investigimet apo ekipet e autorizimit të këtij autoriteti, me shtetin e ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe dhe Agjencinë, për të siguruar këmbim efikas të informacionit përkatës, për sigurinë e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të informojë Agjencinë për çdo vështirësi në zbatimin e kësaj pjese.

## 21.B.55 Ruajtja e të dhënave

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të ketë ose të mbajë akses ndaj të dhënave që lidhen me certifikatat, miratimet dhe autorizimet që ka garantuar në përputhje me rregullat përkatëse kombëtare dhe për të cilat përgjegjësia i është transferuar Agjencisë, për sa kohë këto rekorde nuk i janë transferuar Agjencisë.

## 21.B.60 Udhëzime mbi vlefshmërinë ajrore

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar merr një udhëzim mbi vlefshmërinë e ajrore nga çdo vend që nuk është i Bashkimit Evropian ose i zonës së përbashkët evropiane sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, ky udhëzim mbi vlefshmërinë ajrore duhet t'i transferohet Agjencisë për shpërndarje në përputhje me nenin 15 të rregullores së përgjithshme.

NËNPJESA B — CERTIFIKATAT E TIPIT DHE  
CERTIFIKATAT E KUFIZUARA TË TIPIT

Duhet të zbatohen procedurat administrative të vendosura nga Agjencia.

## (NËNPJESA C — NUK ESHTË E ZBATUESHME)

NËNPJESA D-NDRYSHIME TË CERTIFIKATAVE  
TIP DHE CERTIFIKATAVE TË KUFIZUARA TË  
TIPIT

Duhet të zbatohen procedurat administrative të vendosura nga Agjencia.

## NËNPJESA E — CERTIFIKATA TIP PLOTËSUESE

Duhet të zbatohen procedurat administrative të vendosura nga Agjencia.

NËNPJESA F-PRODHIMI PA MIRATIMIN E  
ORGANIZATËS PRODHUESE

## 21.B.120 Investigimi

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përcaktojë ekipin e investigimit për çdo aplikant ose zotërues të një letër marrëveshjeje, për të kryer të gjitha

detyrat që lidhen me këtë letër marrëveshje, të përbërë nga lideri i ekipit që drejton dhe udhëheq ekipin e investigimit dhe nëse është e nevojshme, një ose më shumë anëtarë ekipi. Lideri i ekipit i raporton menaxherit përgjegjës për aktivitetin, siç është përcaktuar në 21.B.25 (b)(2).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të kryejë aktivitete investiguese të mjaftueshme për aplikantin ose zotëruesin e një letre marrëveshjeje, në mënyrë që të justifikohen rekomandimet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, pezullimin dhe revokimin e letrës së marrëveshjes

c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përgatisë procedura për investigimin e aplikantëve ose zotëruesve, një letër marrëveshjeje, si pjesë e procedurave të dokumentuara, duke përfshirë të paktën elementet si në vijim:

1. vlerësimin e aplikimeve të pranuar;
2. përcaktimin e ekipit të investigimit;
3. përgatitjen dhe planifikimin e investigimit;
4. vlerësimin e dokumentacionit (manuale, procedura, etj.);
5. auditimin dhe inspektimin;
6. veprimet korrigjuese shoqëruese; dhe
7. rekomandimin për lëshimin, amendimin pezullimin ose heqjen e letër marrëveshjes.

#### 21.B.125 Gjetjet

a) Kur gjatë kontrolleve ose në mënyra të tjera janë gjetur prova nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, duke treguar mospajtueshmërinë e mbajtësit të një letre të marrëveshjes me kërkesat e zbatueshme të seksionit A të këtij aneksi, kjo gjetje duhet të klasifikohet në përputhje me pikën 21.A.125B (a).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të ndër marrë veprimet e mëposhtme:

1. Për gjetjet e nivelit 1, do të ndërmerret një veprim i menjëhershëm nga AAC-ja, që të kufizojë, të pezullojë ose të revokojë letrën e marrëveshjes në tërësi ose në pjesë, në varësi me masën e konstatimit, derisa veprimi korrigjues i suksesshëm të ketë qenë i përfunduar nga organizata;

2. Për gjetje të nivelit të lartë, AA-ja duhet të japë një periudhë të veprimeve korrigjuese të përshtatshme për natyrën e konstatimit e cila nuk do të jetë më shumë se 3 muaj. Në rrethana të caktuara, në fund të kësaj periudhe dhe duke iu nënshtruar natyrës së konstatimit, AAC-ja mund të zgjasë 3 muaj subjektin e një plani të veprimit korrigjues të kënaqshëm të ofruara nga organizata.

c) Veprimi duhet të merret nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar që ta pezullojë letrën e marrëveshjes në tërësi ose pjesërisht, në rast të dështimit të mospërmbyshjes së afatit kohor të dhënë nga ky organ.

#### 21.B.130 Lëshimi i letër marrëveshjes

a) Kur është i bindur se prodhuesi ka përmbushur kërkesat e zbatueshme të seksionit A nënpjesa F, AAC nxjerr një letër marrëveshje për të treguar pajtueshmërinë e

produkteve të veçanta, pjesëve ose pajisjeve, pa vonesë.

b) Letër marrëveshja duhet të përmbajë qëllimin e marrëveshjes, një datë përfundimi, dhe nëse është e zbatueshme, limitet e nevojshme që lidhen me autorizimin.

c) Kohëzgjatja e letër marrëveshjes nuk duhet të tejkalojë një vit.

#### 21.B.135 Ruajtja e letrës së marrëveshjes

AAC-ja duhet të ruajë letër marrëveshjen për aq kohë sa:

a) Prodhuesi përdor në mënyrën e duhur formularin 52 EASA (shih shtojcën) si një deklaratë pajtueshmërie për mjetet fluturuese të përfunduara dhe formularin 1 EASA për produktet e tjera përveç mjeteve fluturuese, pjesëve dhe pajisjeve; dhe

b) Inspektimet e bëra nga AAC përpara miratimit të formularit 52 EASA (shih shtojcën) ose formularit 1 EASA (shih shtojcën), sipas 21.A.130(c) nuk tregojnë ndonjë mospajtueshmëri me kërkesat dhe procedurat që përmban manuali i siguruar nga prodhuesi, ose mungesë pajtueshmërie të produkteve, të pjesëve dhe të pajisjeve përkatëse. Këto inspektime duhet se paku të kontrollojnë se:

1. Marrëveshja mbulon produktin, pjesën ose pajisjen që po miratohet dhe mbetet e vlefshme.

2. Manuali i përshkruar në 21.A.125(b) dhe ndryshimet në statusin e tij të referuar në letër marrëveshje, përdoret si një dokument kryesor pune nga prodhuesi; në të kundërt, inspektimi nuk duhet të vazhdojë dhe për rrjedhojë lëshimi i certifikatës nuk duhet të miratohet;

3. Prodhimi është realizuar sipas kushteve të përshkruara në letrën e marrëveshjes dhe është kryer në mënyrë të kënaqshme;

4. Inspektimet dhe testimet (përfshi edhe teste e fluturimit) sipas 21.A.130(b)(2) dhe/ose (b)(3), janë realizuar sipas kushteve të përshkruara në letër marrëveshje dhe janë kryer në mënyrë të kënaqshme;

5. Inspektimet nga AAC-ja të përshkruara ose përmendura në letër marrëveshje janë kryer dhe konsiderohen të pranueshme;

6. Deklarata e pajtueshmërisë në përputhje me 21.A.130 dhe informacioni i siguruar nga kjo deklaratë nuk pengon miratimin; dhe për aq kohë sa

c) Çdo afat kohor për letër marrëveshjen nuk është arritur.

#### 21.B.140 Përmirësimi i letër marrëveshjes

a) AAC duhet të investigojë, kur është e nevojshme, në përputhje me 21.B.120, çdo ndryshim në letër marrëveshje;

b) Kur AAC bindet se kërkesat e seksionit A, nënpjesa F, vazhdojnë të jenë në pajtueshmëri me të, autoriteti duhet të ndryshojë letër marrëveshjen sipas rrethanave.

#### 21.B.143 Deklarimi i rezultateve

a) Kur gjendet evidencë objektive nga AAC, që tregon mos pajtueshmëri të zotëruesit të letër marrëveshjes me

kërkesat e kësaj pjese, ky rezultat duhet të klasifikohet sipas 21.A.125B dhe:

1. Një rezultat i nivelit të parë duhet t'i komunikohet menjëherë zotëruesit të letër marrëveshjes dhe duhet të konfirmohet në formë të shkruar brenda 3 ditëve nga momenti i vendimit.

2. Një rezultat i nivelit të dytë duhet t'i konfirmohet në mënyrë të shkruar mbajtësit të letër marrëveshjes brenda 14 ditëve nga vendimi.

b) AAC duhet të identifikojë tek mbajtësi i letër marrëveshjes çdo rezultat të nivelit të tretë, siç përcaktohet në 21.A.125B(b), përmes mjeteve të përshtatshme, për lehtësi të tij.

21.B.145 Pezullimi dhe revokimi i letër marrëveshjes

a) Pezullimi ose revokimi i një letër marrëveshjeje duhet t'i komunikohet në formë të shkruar zotëruesit të letërmarrëveshjes. AAC duhet të cilësojë arsyet për kufizim, pezullim apo revokim dhe të informojë zotëruesin e letërmarrëveshjes mbi të drejtën e tij për të apeluar.

b) Kur një letër marrëveshje pezullohet duhet të rivendoset vetëm nëse janë përmbushur kërkesat e seksionit A, nënpjesa F.

21.B.150 Ruajtja e dokumentacionit/të dhënave

a) AAC duhet të përcaktojë një sistem për ruajtjen e të dhënave, të cilat lejojnë ndjekje të përshtatshme të procesit të lëshimit, ruajtjes, pezullimit ose revokimit të çdo letërmarrëveshjeje të veçantë.

b) Të dhënat duhet se paku të përmbajnë:

1. dokumente të siguruar nga aplikanti ose zotëruesi i letër marrëveshjes;

2. dokumentet e përcaktuara gjatë investigimit dhe inspektimit, në të cilat cilësohen aktivitetet dhe rezultatet e elementeve të përcaktuar në 21.B.120;

3. letërmarrëveshjen, duke përfshirë edhe ndryshimet; dhe

4. minutat e takimit me prodhuesin.

c) Dokumentet duhet të arkivohen për një periudhë minimale prej gjashtë vitesh pas përfundimit të letërmarrëveshjes.

d) AAC duhet gjithashtu të ruajë të dhënat për të gjithë deklaratat e pajtueshmërisë f 52 EASA , shih shtojcën ) dhe certifikatat e lëshuara të autorizuar (formulari 1, EASA shih shtojcën) që ka miratuar.

## NËNPJESA G — MIRATIMI I ORGANIZATËS PRODHUESE

21.B.220 Investigimi

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përcaktojë një ekip për miratimin e organizatës prodhuese për secilin aplikant ose zotërues, një miratim të organizatës prodhuese për të drejtuar të gjitha detyrat që lidhen me këtë miratim prodhimi, të përbërë nga një lider ekipi për të menaxhuar dhe udhëhequr ekipin dhe nëse është e

nevojshme një ose me shumë anëtarë ekipi. Lideri i ekipit i raporton menaxherit përgjegjës siç parashikohet në 21.B.25(b)(2).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të kryejë aktivitete të mjaftueshme investigimi për një aplikant ose zotërues të një miratimi të organizatës prodhuese për të arsyetuar rekomandimet për lëshimin, ruajtjen, amendimin, pezullimin dhe revokimin e një miratimi.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përgatisë procedura për miratimin e organizatës prodhuese, si pjesë e procedurave të dokumentuara, duke përfshirë të paktën elementet si në vijim:

1. vlerësimin e aplikimeve të pranuar;

2. caktimin e ekipit të miratimit të organizatës prodhuese;

3. përgatitjet dhe planifikimin e investigimit;

4. vlerësimin e dokumentacionit (prezantimin e organizatës së prodhimit, procedurat, etj.);

5. auditimin;

6. veprimet pasuese korrigjuese;

7. rekomandimin për lëshimin, ruajtjen, amendimin, pezullimin dhe revokimin e një miratimi të organizatës së prodhimit.

8. mbikëqyrjen e vazhdueshme.

21.B.225 Gjetjet

a) Kur gjendet evidencë objektive që tregon mospajtueshmëri të zotëruesit të miratimit të organizatës prodhuese me kërkesat e zbatueshme në këtë pjesë, ky rezultat duhet të klasifikohet sipas 21 A.158(a).

b) AAC duhet të ndërmarrë veprimet e mëposhtme:

1. Për gjetje të nivelit 1, duhet të merret veprim i menjëhershëm për të kufizuar, për të pezulluar apo për të revokuar aprovimin e organizatës prodhuese në tërësi apo pjesërisht në varësi të madhësisë së gjetjes, deri sa të merret një veprim korrigjues i saktë nga organizata.

2. Për gjetje të nivelit 2, AAC duhet të japë një periudhë për veprimet korrigjuese sipas natyrës së gjetjes, por s' duhet të jetë më e gjatë se 3 muaj. Në rrethana të tilla, në fund të kësaj periudhe dhe sipas natyrës së gjetjes, autoriteti mund ta zgjasë periudhën 3-mujore por pas një plani të masave korrigjuese të kënaqshëm, të dhënë nga organizata.

3. Në rast se organizata nuk përmbush masat korrigjuese brenda periudhës së caktuar nga AAC-ja, atëherë ky i fundit ndërmerr veprime për pezullimin e aprovimit në tërësi ose pjesërisht.

21.B.230 Lëshimi i certifikatës

a) Kur bindet se organizata prodhuese ka përmbushur kërkesat e zbatueshme të seksionit A, nënpjesa G, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të lëshojë miratimin e organizatës prodhuese (Formulari 55 EASA, shih shtojcën), pa vonesa.

b) Duhet të përfshihet numri referencë në formularin 55 të EASA , në mënyrën e përcaktuar nga Agjencia.

#### 21.B.235 Mbikëqyrja e vazhdueshme

a) Në mënyrë që të argumentohet miratimi i organizatës prodhuese, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të realizojë mbikëqyrje të vazhdueshme:

1. për të verifikuar se miratimi i organizatës prodhuese është ende i pajtueshëm me seksionin A, nënpjesën G; dhe

2. për të verifikuar se zotëruesi i miratimit të organizatës prodhuese operon në përputhje me prezantimin e organizatës prodhuese; dhe

3. për të verifikuar efektivitetin e procedurave të prezantimit të organizatës prodhuese; dhe

4. për të monitoruar nga mostrat standardet e produktit, pjesëve apo pajisjeve.

b) Mbikëqyrja e vazhdueshme duhet të realizohet në përputhje me 21.B.220.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të sigurojë përmes mbikëqyrjes së vazhdueshme, se miratimi i organizatës prodhuese është shqyrtuar plotësisht për pajtueshmëri me këtë pjesë në një periudhë prej 24 muajsh. Mbikëqyrja e vazhdueshme mund të përbëhet prej disa aktiviteteve investiguese gjatë kësaj periudhe. Numri i auditëve mund të variojë në varësi të kompleksitetit të organizatës, numrit të zonave dhe gjendjes kritike të prodhimit. Zotëruesi i miratimit të organizatës prodhuese duhet t'i nënshtrohet mbikëqyrjes së vazhdueshme nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar së paku 1 herë në vit.

21.B.240 Amendimi i miratimit të organizatës prodhuese

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të monitorojë çdo ndryshim të vogël përmes mbikëqyrjes së vazhdueshme.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të investigojë në përputhje me 21.B.220 çdo ndryshim të rëndësishëm të miratimit të organizatës prodhuese ose aplikimin për amendim/ndryshim nga zotëruesi i miratimit të organizatës prodhuese, qëllimin e amendimit dhe kushtet e miratimit.

c) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar bindet për përbushjen e kërkesave të seksionit A, nënpjesës G, duhet të ndryshojë sipas kushteve, miratimin e organizatës së prodhimit.

21.B.245 Pezullimi dhe revokimi i miratimit të organizatës prodhuese

a) Në rastin e gjetjeve të niveleve të parë ose të dytë, AAC duhet të kufizojë plotësisht ose pjesërisht, të pezullojë ose të revokojë miratimin e organizatës prodhuese si në vijim:

1. Në rast rezultatesh të nivelit të parë, miratimi i organizatës prodhuese duhet të kufizohet menjëherë ose të pezullohet. Nëse zotëruesi i miratimit të organizatës prodhuese nuk arrin të përbushë 21.A.158(c)(1), miratimi i organizatës prodhuese duhet të revokohet.

2. Në rast rezultatesh të nivelit të dytë, AAC duhet të vendosë për çdo kufizim të qëllimit të miratimit të

organizatës prodhuese ose pjesëve të saj. Nëse zotëruesi i miratimit të organizatës prodhuese nuk arrin të përbushë 21.A.158(c)(2), miratimi i organizatës prodhuese duhet të revokohet.

b) Kufizimi, pezullimi ose revokimi i miratimit të organizatës prodhuese duhet t'i komunikohet zotëruesit të miratimit të organizatës prodhuese në formë të shkruar. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të cilësojë arsyet për pezullimin ose revokimin dhe të informojë mbajtësin e miratimit të organizatës prodhuese mbi të drejtën e tij për apelim.

c) Kur një miratim i organizatës prodhuese pezullohet, duhet të rivendoset vetëm nëse janë përbushur kërkesat e seksionit A , nënpjesës G.

21.B.260 Ruajtja e dokumentacionit/të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përcaktojë një sistem për ruajtjen e të dhënave që lejon ndjekje të përshtatshme të procesit të lëshimit, ruajtjes, pezullimit ose revokimit të çdo miratimi të veçantë të organizatës prodhuese.

b) Të dhënat duhet së paku të përbëjnë:

1. Dokumente të siguruar nga aplikanti ose zotëruesi i miratimi të organizatës së prodhimit,

2. Dokumente të përcaktuara gjatë investigimit dhe inspektimit, në të cilat cilësohen aktivitetet dhe rezultatet finale të elementeve të përcaktuar në 21.B.120 përfshirë dhe gjetjet sipas pikës 21.B.225

3. Programin e mbikëqyrjes së vazhdueshme, duke përfshirë dhe investigimet e kryera.

4. Certifikatën e miratimit të organizatës prodhuese, duke përfshirë dhe ndryshimet

5. Minutat e takimit me zotëruesin e miratimit të organizatës prodhuese.

c) Të dhënat duhet të arkivohen për një periudhë prej të paktën 6 vitesh.

### NËN PJESA H— CERTIFIKATAT E VLEFSHMËRISË AJRORE

#### 21.B.320 Investigimi

a) Autoriteti Kompetent i një shteti të ZPEA-së, sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe në të cilin është kryer regjistrimi, duhet të kryejë aktivitete investiguese të mjaftueshme për aplikantët apo zotëruesit e një certifikate vlefshmërie ajrore, në mënyrë që të arsyetohet lëshimi, mbajtja, amendimi, pezullimi ose revokimi i një certifikate apo leje.

b) Autoriteti kompetent i një shteti të ZPEA-së, sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe në të cilin është kryer regjistrimi, duhet të përgatisë procedura vlerësimi që përbëjnë, së paku, elementet si në vijim:

1. vlerësimin e përshtatshmërisë së aplikantit;

2. vlerësimin e përshtatshmërisë së aplikimit;

3. klasifikimin e certifikatave të vlefshmërisë ajrore;

4. vlerësimin e dokumentacionit të pranuar me aplikimin;

5. inspektimin e mjetit fluturues;

6. vendosjen e kushteve të nevojshme, kufizimeve për certifikatat e vlefshmërisë ajrore.

21.B.325 Lëshimi i certifikatave të vlefshmërisë ajrore

a) Autoriteti kompetent i shtetit të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe në të cilin është kryer regjistrimi, duhet, si të jetë e zbatueshme, të lëshojë ose të amendojë një certifikatë vlefshmërie ajrore, të lëshojë apo të ndryshojë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore (formulari 25 EASA, shih shtojcën), pa vonesa, kur është i bindur se janë zbatuar kërkesat e zbatueshme në pikat 21.B.26 dhe kërkesat e aplikueshme të seksionit A, nën pjesa H.

b) Autoriteti kompetent i shtetit të regjistrit duhet të lëshojë apo të ndryshojë një certifikatë të kufizuar vlefshmërie ajrore (formulari 24 EASA, shih shtojcën) pa vonesa, kur është i bindur se janë zbatuar kërkesat e zbatueshme në seksionin A, nën pjesa H.

c) Për një avion të ri apo të përdorur që vjen nga një vend jo anëtar, plus certifikatës së vlefshmërisë ajrore sipas pikës (a) apo (b), autoriteti kompetent i shtetit anëtar të regjistrit do të nxjerrë dhe një certifikatë fillestare të rishikimit të vlefshmërisë ajrore (EASA Form 15a, shtojca II)

21.B.326 Certifikata e vlefshmërisë ajrore

Autoriteti kompetent i një shteti të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe në të cilin është kryer regjistrimi do të lëshojë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore:

a) për avionë të rinj:

1. pas paraqitjes së dokumentacionit të kërkuar nga 21.A.174 pikën (b) (2);

2. kur autoriteti kompetent i një shteti të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe në të cilin është kryer regjistrimi është i kënaqur që avioni përputhet me një dizajn të miratuar dhe është në një gjendje për operimin e sigurt. Kjo mund të përfshijë inspektimet nga autoriteti kompetent i një shteti të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe në të cilin është kryer regjistrimi;

b) për avionë të përdorur:

1. pas paraqitjes së dokumentacionit të kërkuar nga pika 21.A.174 (b) (3), që vërteton se:

i) avioni përputhet me një dizajn të tipit të miratuar nën një certifikatë tip-dhe çdo shtesë lloj-certifikata, të ndryshojë ose riparimin e miratuar në pajtim me këtë aneksin I (pjesa 21); dhe

ii) direktivat e aplikueshme të përshtatshmërisë për fluturim janë përmbushur; dhe

iii) avioni është inspektuar në përputhje me dispozitat e aplikueshme të urdhrin të ministrit nr.110, datë 2.10.2012, mbi “Vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve

aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”

2. Kur autoriteti kompetent i një shteti të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe në të cilin është kryer regjistrimi është i kënaqur që avioni përputhet me një projekt të miratuar dhe është në një gjendje për operimin e sigurt. Kjo mund të përfshijë inspektimet nga autoriteti kompetent i një shteti të ZPEA-së në të cilin është kryer regjistrimi.

21.B.327 Certifikata e kufizuar e vlefshmërisë ajrore

a) Autoriteti kompetent i një shteti të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe në të cilin është kryer regjistrimi do të lëshojë një certifikatë të kufizuar të vlefshmërisë ajrore:

1. për avionët e rinj:

i) sipas prezantimit të dokumentacionit që kërkohet nga 21.A.174 pikën (b), (2);

ii) kur autoriteti kompetent i një shteti të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe, në të cilin është kryer regjistrimi, është i kënaqur që avioni përputhet me një projekt të miratuar nga Agjencia sipas një certifikate tipit kufizuar ose në përputhje me specifikimet e vlefshmërisë ajrore të veçanta, dhe është në gjendje për operimin e sigurt. Kjo mund të përfshijë inspektimet nga autoriteti kompetent i një shteti të ZPEA-së në të cilin është kryer regjistrimi;

2. për avionët e përdorur:

i) sipas prezantimit të dokumentacionit që kërkohet nga pika 21.A.174 (b) (3) vërteton se:

a) avioni përputhet me një projekt të miratuar nga Agjencia sipas një certifikate të kufizuar të tipit ose me specifikimet e përshtatshmërisë për fluturim të veçantë dhe me çdo certifikatë të tipit shtesë për ndryshime apo riparime të miratuara në pajtim me aneksin I (pjesa 21) dhe

b) direktivat e zbatueshme të përshtatshmërisë për fluturim janë përmbushur; dhe

c) avioni është inspektuar në përputhje me dispozitat e aplikueshme të urdhrin të ministrit nr. 110, datë 2.10.2012, mbi “Vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”;

ii) Autoriteti kompetent i një shteti të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe në të cilin është kryer regjistrimi është i kënaqur që avioni përputhet me projektin e aprovuar dhe është në gjendje për operimin e sigurt. Kjo mund të përfshijë inspektimet nga autoriteti kompetent i një shteti të ZPEA-së në të cilin është kryer regjistrimi;

b) Për një avion që nuk pajtohet me kërkesat themelbësore të përmendura në udhëzimin e ministrit nr.3 datë 7.02.2011 për “Rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe i cili nuk plotëson kushtet për një certifikatë tip të kufizuar, nëse është e nevojshme që

Agjencia të marrë parasysh devijimet nga këto kërkesa thelbësore:

1. duhet të nxjerrë dhe të kontrollojë pajtueshmërinë me specifikimet për vlefshmërinë ajrore duke garantuar sigurinë e përshtatshme në lidhje me përdorimin e synuar, dhe

2. duhet të përcaktojë kufizime për përdorimin e këtij avioni.

c) Kufizimet për përdorim do të shoqërohen me certifikata të kufizuara të përshtatshmërisë për fluturim, duke përfshirë kufizimet e hapësirës ajrore, si të nevojshme për të marrë parasysh devijimet nga kërkesat thelbësore të përcaktuara në udhëzimin e ministrit nr. 3 datë 7.2.2011 për “Rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”

21.B.330 Pezullimi dhe revokimi i certifikatave të vlefshmërisë ajrore

a) Nëse sipas evidencave nuk janë përmbushur kushtet e përcaktuara në 21.A.181(a), Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në të cilin është kryer regjistrimi, duhet të pezullojë ose revokojë një certifikatë vlefshmërie ajrore.

b) Pas nxjerrjes së njoftimit për pezullimin dhe revokimin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore, certifikatës së kufizuar të vlefshmërisë ose lejes për të fluturuar, autoriteti i Republikës së Shqipërisë duhet të cilësojë arsyet për pezullimin ose revokimin dhe të informojë zotëruesin e certifikatës apo lejes mbi të drejtën për apelim.

21.B.345 Ruajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në të cilin është kryer regjistrimi, duhet të përcaktojë një sistem për ruajtjen e të dhënave që lejon ndjekje të përshtatshme të procesit të lëshimit, mbajtjes, pezullimit ose revokimit të çdo certifikate të veçantë të vlefshmërisë ajrore.

b) Të dhënat duhet së paku të përmbajnë:

1. dokumente të siguruar nga aplikanti;

2. dokumentet e përcaktuara gjatë investigimit, në të cilat cilësohen aktivitetet dhe rezultatet finale të elementeve të përcaktuar në 21.B.120; dhe

3. një kopje të certifikatës dhe lejes, duke përfshirë dhe ndryshimet.

c) Të dhënat duhet të arkivohen për një periudhe prej të paktën 6 vitesh pas daljes nga regjistri kombëtar.

## NËNPJESA I —CERTIFIKATAT E ZHURMES

21.B.420 Investigimi

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në të cilin është kryer regjistrimi, duhet të kryejë aktivitete investiguese të mjaftueshme për aplikantët ose zotëruesit e certifikatave për të argumentuar lëshimin, mbajtjen, pezullimin ose revokimin e çdo certifikate të veçantë zhurme.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në të cilin është kryer regjistrimi duhet të përgatisë një vlerësim të procedurave, si pjesë e procedurave të dokumentuara që përfshijnë së paku elementet si në vijim:

1. vlerësimin e pranueshmërisë;

2. vlerësimin e dokumentacionit të pranuar me aplikimin;

3. inspektimin e mjeteve fluturues.

21.B.425 Lëshimi i certifikatave të zhurmës

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në të cilin është kryer regjistrimi duhet, siç është e zbatueshme, të lëshojë ose të amendojë certifikatat e zhurmës (formulari 45 EASA, shih shtojcën) pa vonesa, nëse është i bindur për përmbushjen e kërkesave të seksionit A nënpjesa I .

21.B.430 Pezullimi dhe revokimi i certifikatave të zhurmës

a) Nëse sipas evidencave nuk janë përmbushur disa prej kushteve të përcaktuara në 21.A.211(a), Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në të cilin është kryer regjistrimi duhet të pezullojë ose revokojë certifikatën e zhurmës.

b) Pas nxjerrjes së njoftimit për pezullimin dhe revokimin e certifikatës së zhurmës, autoriteti i Republikës së Shqipërisë, duhet të cilësojë arsyet për pezullim ose revokim dhe të informojë zotëruesin e certifikatës mbi të drejtën për apelim.

21.B.445 Ruajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në të cilin është kryer regjistrimi, duhet të përcaktojë një sistem për ruajtjen e të dhënave që lejon ndjekje të përshtatshme të procesit të lëshimit, mbajtjes, pezullimit ose revokimit të çdo certifikate të veçantë zhurme.

b) Të dhënat duhet së paku të përmbajnë:

1. Dokumente të siguruar nga aplikanti;

2. Dokumentet e përcaktuara gjatë investigimit, në të cilat cilësohen aktivitetet dhe rezultatet finale të elementeve të përcaktuar 21.B.420(b) dhe;

3. Një kopje të certifikatës dhe lejes, duke përfshirë dhe ndryshimet.

c) Të dhënat duhet të arkivohen për një periudhe prej të paktën 6 vitesh pas daljes nga regjistri kombëtar.

## NËNPJESA J-MIRATIMI I ORGANIZATËS PRODHUESE

Duhet të zbatohen procedurat administrative të përcaktuara nga Agjencia.

### NËNPJESA K-PJESËT DHE PAJISJET

Duhet të zbatohen procedurat administrative të përcaktuara nga Agjencia.

### (NËNPJESA L-NUK ËSHTË E ZBATUESHME)

### NËNPJESA M-RIPARIMET

Do të aplikohen procedurat administrative të vendosura nga Agjencia.

### (NËNPJESA N — NUK ËSHTË E ZBATUESHME)

## NËNPJESA O — AUTORIZIMET E URDRIT EUROPIAN TË STANDARDEVE TEKNIKE

Do të aplikohen procedurat administrative të vendosura nga Agjencia.

### (NËNPJESA P — LEJA PER FLUTURIM)

21.B.520 Hetimi

a) AAC do të kryejë veprimtari të mjaftueshme hetimore për të justifikuar lëshimin apo revokimin e lejes për fluturim.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të përgatisë procedurat e vlerësimit që mbulojnë të paktën elementet e mëposhtëm:

1. Vlerësimin e përshtatshmërisë së aplikantit;
2. Vlerësimin e pranueshmërisë së kërkesës;
3. Vlerësimin e dokumentacionit të pranuar me aplikimin;
4. Inspektimin e avionit;
5. Miratimin e kushteve të fluturimit në përputhje me pikën 21.A.710 (b).

21.B.525 Lëshimi i lejeve për fluturim

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar duhet të lëshojë një leje për fluturim (EASA Forma 20a, shih shtojcën III) pa vonesë të panevojshme:

a) në bazë të paraqitjes së të dhënave të kërkuara nga pika 21.A.707; dhe

b) kur kushtet e fluturimit të referuara në pikën 21.A.708 janë miratuar në përputhje me pikën 21.A.710; dhe

c) kur ky autoritet, përmes hetimeve të veta, të cilat mund të përfshijnë inspektimet, ose nëpërmjet procedurave të dakorduara me aplikantin, është i kënaqur që avioni përputhet me projektin e përcaktuar sipas pikës 21.A.708 para fluturimit.

21.B.530 Revokimi i lejeve për fluturim

a) Kur ekziston një dëshimi se ndonjë nga kushtet e përcaktuara në pikën 21.A.723 (a) nuk është plotësuar për një leje për fluturim të lëshuar, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar e revokon atë leje për fluturim.

b) Pas nxjerrjes së njoftimit të revokimit të lejes për të fluturuar Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të deklarojë arsyet për revokim dhe të informojë bartësin e lejes për fluturim për të drejtën për ankimin.

21.B.545 Mbajtja e dokumentacionit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të përdorë një sistem të mbajtjes së dokumenteve që siguron gjurmueshmërinë e duhur të procesit për lëshimin dhe revokimin e çdo lejeje individuale për fluturim.

b) Dokumentacioni duhet të përmbajë të paktën:

1. Dokumentet e ofruara nga kërkuuesi;
2. Dokumentet e krijuar gjatë hetimit, ku janë deklaruar aktivitetet dhe rezultatet përfundimtare të elementeve të përcaktuar në pikën 21.B.520 (b); dhe
3. Një kopje të lejes për fluturim.

Të dhënat do të mbahen për një minimum prej gjashtë vitesh, pasi leja pushon së qeni e vlefshme.

**NËNPJESA Q - IDENTIFIKIMI I PRODUKTEVE, PJESËVE DHE PAJISJEVE**

Do të aplikohen procedurat administrative të vendosura nga Agjencia

## SHTOJCAT

### FORMULARËT EASA

Kur formularët e këtij aneksi publikohen në një gjuhë tjetër ata do të përfshijnë edhe përkthimin anglisht.

Formularët EASA (Agjencia Evropiane për Sigurinë Ajrore) të cituar në shtojcat e kësaj pjese do të kenë tiparet e mëposhtme detyruese. Republika e Shqipërisë dhe shteti i ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe do të garantojë që formularët EASA, të cilët ata publikojnë, janë të njohur dhe do të jenë përgjegjës për printim e këtyre formularëve.

Shtojca I -EASA Form 1, certifikatë lirimimi e autorizuar

Shtojca II -EASA Form 15a, certifikatë e rishikuar e vlefshmërisë ajrore

Shtojca III-EASA Form 20a, leje për fluturim

Shtojca IV- EASA Form 20b, leje për fluturim (lëshuar nga organizata të miratuara)

Shtojca V - EASA Form 24, certifikatë e kufizuar e vlefshmërisë ajrore

Shtojca VI- EASA Form 2 5, certifikatë e vlefshmërisë ajrore

Shtojca VII -EASA Form 45, certifikatë zhurme

Shtojca VIII -EASA Form 52, deklaratë pajtueshmërie e mjetit fluturues

Shtojca IX- EASA Form 53, certifikatë lëshimi për shërbim

Shtojca X- EASA Form 55, certifikatë miratimi e organizatës prodhuese

Shtojca XI- EASA Form 65, letërmarrëveshja për prodhim pa miratim të organizatave prodhuese

## URDHËR

**Nr.150, datë 7.4.2014**

### **PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR VLERËSIMIN E SIGURISË SË AVIONËVE TË VENDEVE TË HUAJA QË OPEROJNË NË AEROPORTET NDËRKOMBËTARE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË – (SAFA)**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të nenit 7 pika “ç” të nenit 9 pika 1.b, neneve 34, 35, 36 të ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” të ndryshuar dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e Marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe



Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

#### URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores për “Vlerësimin e sigurisë së avionëve të vendeve të huaja që operojnë në aeroportet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë (SAFA), sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë e tij.

2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e kësaj rregulloreje.

3. Urdhri i ministrit nr. 56, datë 2.5.2011 “Për miratimin e rregullores së procedurave SAFA”, shfuqizohet.

4. Udhëzimi nr. 140/1, datë 11.11.2009 “Mbi vlerësimin e sigurisë së avionëve të vendeve të huaja që operojnë në aeroportet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë” shfuqizohet.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I TRANSPORTIT  
DHE INFRASTRUKTURËS  
**Edmond Haxhinasto**

#### RREGULLORE

#### PËR VLERËSIMIN E SIGURISË SË AVIONËVE TË VENDEVE TË HUAJA QË OPEROJNË NË AEROPORTET NDËRKOMBËTARE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË (SAFA)

##### Neni 1

##### Objekti

Kjo rregullore përcakton rregullat në lidhje me:

a) aktivitetet e fluturimit që kryhen në Republikën e Shqipërisë prej operatorëve ajrore që i përkasin një prej shteteve anëtarë të ICAO-s;

b) vendosjen nga ana e Republikës së Shqipërisë të standardeve që përfshihen në anekset e Konventës së Çikagos, vendosjen e një sistemi efikas kontrolli mbi sigurinë e aviacionit, si dhe respektimin e këtyre standardeve nga ana e mbajtësve të certifikatave dhe licencave;

c) verifikimin e respektimit të standardeve teknike nga ana e shteteve firmëtare të Konventës së Çikagos, si dhe praktika inspektimi në përputhje me nenin 16 të Konventës së Çikagos;

d) inspektimin në vendqëndrimin e avionit (RAMP);

e) masat për ruajtjen e rregullave dhe sigurisë të transportit ajror të operuar në territorin e secilit shtet nga ana e mjeteve të një shteti tjetër.

##### Neni 2

##### Terma dhe përkufizime

Termet e përdorura në këtë rregullore kanë kuptimin e mëposhtëm:

a) SAFA: Vlerësimi i sigurisë së avionëve të huaj që operojnë në aeroportet ndërkombëtare të Shqipërisë.

b) Inspektimet SAFA të avionit në vendqëndrim: kontrolli i një mjeti fluturues i kryer konform kësaj rregulloreje.

c) Mjet fluturues i një vendi të tretë: një mjet fluturues që nuk i nënshtrohet kontrollit të autoritetit kompetent të një shteti anëtar të BE-së ose të ZPEA-së, sipas parashikimeve të marrëveshjes së ZPEA-së.

d) Standardet ndërkombëtare të sigurisë: standardet e sigurisë ajrore të përcaktuara në Konventën e Çikagos dhe në anekset e saj, që janë në fuqi në çastin e inspektimit.

e) Ndalim në tokë: ndalim zyrtar që i imponohet një mjeti fluturues për të lënë një aeroport dhe adoptimi i masave të nevojshme për këtë rast;

##### Neni 3

##### Fusha e zbatimit

Kjo rregullore do të zbatohet për mjetet fluturuese të regjistruara në vendet e treta, jashtë Republikës së Shqipërisë, që:

a) përdoren nga operatorë të huaj, të BE-se ose jo të BE-së;

b) ulen në një aeroport të ndodhur në territorin shqiptar;

c) kanë një peshë maksimale në nisje të barabartë ose më të madhe se 5700 kg dhe kryejnë transport ajror për qëllime fitimprurëse.

Mund t'i nënshtrohen gjithashtu inspektimeve në tokë sipas kësaj rregulloreje, edhe mjete të regjistruar në vendet anëtare të Bashkimit Evropian.

##### Neni 4

##### Mbledhja e informacionit

AAC-ja duhet të zbatojë një mekanizëm për të mbledhur çfarëdo lloj informacioni që e konsideron të vlefshëm për përmbushjen e objektivave të përcaktuara në nenin 1, duke përfshirë:

a) Informacionin e rëndësishëm për sigurinë dhe veçanërisht:

- raportet e pilotëve;
- raportet e organizatave të mirëmbajtjes;
- raportimin e incidenteve;
- raportet nga organizata të tjera të pavarura nga AAC-ja;

- ankesat.

b) Informacionin mbi veprime të ndërmarra pas një inspektimi të avionit në vendqëndrim, siç mund të jenë:

- avionët e ndaluar në tokë;
- avionët ose operatorë ajrore që kanë marrë një masë ndalimi;

- veprimet korigjuese të kërkuara;
- kontaktet me autoritetet përgjegjëse të operatorit ajror;

c) Informacionin e vazhdueshëm për operatorin ajror në lidhje me:

- veprimin korrigjues të zbatuar;
- përsëritjen e mospërmbushjeve.

#### Neni 5

##### **Inspektimet SAFA në vendqëndrim**

5.1 AAC-ja do të përdorë mjetet e duhura për t'u siguruar që avionët e vendeve të treta që dyshohen për mospërputhje me standardet e sigurisë në fuqi në Republikën e Shqipërisë, të cilët ulen në një nga aeroportet e Shqipërisë, të hapuar për trafikun ajror ndërkombëtar, të jenë subjekt i inspektimeve në vendqëndrim.

Në zbatim të kësaj rregulloreje, vëmendje e veçantë i duhet kushtuar nga AAC-ja avionit:

a) kur është marrë informacion që tregon për kushte mirëmbajtjeje të këqija ose dëmtime, defekte të dukshme.

b) që është raportuar se po kryhen manovra jo normale që në hyrjen e hapësirës ajrore të Shqipërisë të cilat sjellin probleme serioze për sigurinë;

c) nëse gjatë një inspektimi ramp të mëparshëm, janë hasur mangësi që ngrenë shqetësime serioze të llojit të mospërputhshmërisë të avionit me standardet ndërkombëtare të sigurisë dhe të moskorrigjimit të defekteve;

d) nëse ka evidenca, fakte që autoritet kompetente të shtetit të regjistrit mund të mos kenë ushtruar mbikëqyrjen e duhur nga pikëpamja e sigurisë;

e) nëse informacioni i mbledhur sipas nenit 4 jep shkak për shqetësime lidhur me operatorin ose nëse një inspektim i mëparshëm në vendqëndrim të një avioni të përdorur nga i njëjti operator ka shfaqur mangësi.

5.2 AAC-ja vendos rregulla, në mënyrë që të kryejë inspektime në vendqëndrim në përputhje me një procedurë të veçantë *spot-check*, duke siguruar që këto rregulla të jenë në përputhje me ligjet shqiptare dhe ndërkombëtare, të adaptuara në Republikën e Shqipërisë.

5.3 AAC-ja duhet të sigurojë kryerjen e inspektimeve të nevojshme në vendqëndrim dhe mjete të tjera të mbikëqyrjes siç përcaktohet në këtë rregullore.

5.4 Inspektimi në vendqëndrim duhet të kryhet në përputhje me procedurat specifike përkatëse dhe duke përdorur një raport inspektimi që përmban te paktën detyrat e përshkruara në formularin përkatës. Me përfundimin e inspektimit, komandanti i avionit ose një përfaqësues i operatorit duhet të informohet mbi gjetjet përkatëse, dhe nëse gjenden defekte të rëndësishme, raporti i dërgohet operatorit dhe autoritetit të aviacionit civil të shtetit përkatës.

5.5 Gjatë kryerjes së një inspektimi në vendqëndrim sipas kësaj rregulloreje, inspektori i AAC-së duhet të bëjë të gjitha përpjekjet e mundshme që të shmangë vonesa të paarsyeshme të avionit të inspektuar.

#### Neni 6

##### **Shkëmbimi i informacionit**

6.1 AAC-ja do të marrë pjesë në një shkëmbim të ndërsjellë të informacionit. Me kërkesën e një autoriteti kompetent një informacion i tillë do të përfshijë një listë të aeroporteve të shteteve të tjera që janë të hapura për trafikun ajror ndërkombëtar me një tregues, për çdo vit kalendarik, për numrin e inspektimeve të kryera dhe numrin e lëvizjeve të avionëve të vendeve të tretë në çdo aeroport në atë listë.

6.2 Të gjitha raportimet standarde të referuara në nenin 5 dhe në nenin 6 do të bëhen pa vonesë tek autoritetet kompetente të shteteve anëtare dhe Agjencia Evropiane e Sigurisë në Aviacion (EASA).

6.3 Kurdo që një raport standard tregon ekzistencën e një kërcënimi potencial të sigurisë, apo një raport inspektimi tregon se një avion nuk është në përputhje me standardet e sigurisë ndërkombëtare dhe mund të përbëjë një kërcënim potencial për sigurinë, raporti do t'i komunikohet pa vonesë çdo autoriteti kompetent dhe Komisionit të BE-së.

#### Neni 7

##### **Mbrojtja dhe shpërndarja e informacionit**

7.1 AAC-ja duhet që në përputhje me legjisllacionin kombëtar, të marrë masat e nevojshme për të siguruar fshehtësinë e duhur të informacionit të marre sipas nenit 4. AAC-ja do ta përdorë këtë informacion vetëm për qëllim të kësaj rregulloreje.

7.2 Komisioni Evropian boton një raport vjetor nga informacioni i grumbulluar, të cilin e vë në dispozicion për publikun dhe palët e interesuara, i cili përmban një analizë të të gjithë informacionit të marrë në përputhje me nenin 4. Kjo analizë është e thjeshtë dhe e lehtë për t'u kuptuar dhe tregon nëse ekziston një rrezik në rritje për sigurinë ajrore të pasagjerëve. Në këtë analizë, burimi i informacionit nuk do të identifikohet.

7.3 Në zbatim të nenit 6, si më sipër, AAC-ja propozon për miratim të Ministri rregullat e shpërndarjes së informacionit për palët e interesuara, referuar në paragrafin 1 dhe kushtet lidhur me to. Këto rregulla, të cilat mund të jenë të përgjithshme ose të veçanta, do të bazohen në rastet e nevojshme:

a) për t'u siguruar personave dhe organizatave informacionet që u nevojiten për të përmirësuar sigurinë e aviacionit civil;

b) për të kufizuar përhapjen e informacionit në atë që është rreptësisht i nevojshëm për qëllime të përdoruesve të tij, në mënyrë që të sigurojë fshehtësinë e duhur e këtyre informacioneve.

7.4 Sa herë që informacioni në lidhje me mungesat e avionit është dhënë vullnetarisht, raporti i inspektimit nuk duhet të identifikohet përsa i përket burimit të këtij informacioni.

## Neni 8

### Ndalimi i avionit në tokë

8.1 Kur mospërputhja me standardet e sigurisë në fuqi në Republikën e Shqipërisë, është qartësisht e rrezikshme për sigurinë në fluturim, masat duhet të ndërmerren nga operatori i avionit për të rregulluar problemin përpara fluturimit. Nëse AAC-ja nuk është e kënaqur me veprimet korrigjuese që do të ndërmerren përpara fluturimit, duhet të ndalojë avionin derisa rreziku të kalojë dhe duhet të informojë menjëherë autoritetin kompetent të operatorit dhe shtetin e regjistrimit të avionit.

8.2 AAC-ja gjatë kryerjes së një inspektimi në vendqëndrim në bashkëpunim me shtetin e operatorit ose shtetin e regjistrimit të avionit mund të përshkruajë kushtet e nevojshme nën të cilat avioni mund të lejohet të fluturojë tek një aeroport në të cilin defektet mund të korrigjohen.

Nëse defekti ndikon mbi vlefshmërinë e certifikatës së vlefshmërisë ajrore të avionit, ndalimi i tij në tokë mund të hiqet vetëm nëse operatori merr një leje nga shteti ose shtetet mbi të cilat ai do të kalojë gjatë fluturimit.

## Neni 9

### Përmirësimi i sigurisë dhe masat zbatuese

9.1 AAC-ja duhet të raportojë në Komisionin Evropian mbi masat operacionale të ndërmarra në implementimin e kërkesave të specifikuara në nenet 4, 5, 6.

9.2 Bazuar në informacionin e mbledhur sipas paragrafit 1, Komisioni Evropian ndërmerr masat e nevojshme për të lehtësuar implementimin e neneve 4,5,6, siç janë:

a) Përcakton një listë të informacionit që do të mbledhet;

b) Detajon përmbajtjen dhe procedurat për inspektimet në vendqëndrim;

c) Përcakton formatin për grumbullimin dhe shpërndarjen e të dhënave;

d) Krijon ose mbështet organizmat e përshtatshëm për menaxhimin ose operimin e mjeteve të nevojshme për grumbullimin dhe shkëmbimin e informacionit.

9.3 Bazuar në informacionin e mbledhur sipas neneve 4,5,6, një vendim mund të merret nga Komisioni Evropian mbi inspektimin në vendqëndrim dhe masat e tjera të mbikëqyrjes, në veçanti ato të operatorëve specifike ose të operatorëve nga vende të treta specifike, duke pritur një marrëveshje të kënaqshme për masat korrigjuese nga autoriteti kompetent i vendit të tretë.

9.4 Komisioni Evropian mund të ndërmarrë masa të përshtatshme, të operojë me vendet e treta dhe t'i ndihmojë ata për të përmirësuar aftësitë e tyre për mbikëqyrjen e sigurisë në aviacion.

## Neni 10

### Imponimi i një ndalese ose kushtëzime në operim

Nëse AAC-ja vendos të ndalojë nga aeroportet RSH-së, të imponojë kushte në operimin e operatorëve specifike ose operatorëve të vendeve të treta specifike, duke pritur një marrëveshje të kënaqshme për masat korrigjuese nga autoriteti kompetent i vendit të tretë:

a) atëherë AAC-ja duhet të njoftojë Komisionin Evropian për masat e marra dhe Komisioni do ta transferojë informacionin tek vendet e tjera anëtare.

b) Komisioni mund të lëshojë rekomandime dhe të ndërmarrë veprime që konsiderohen të nevojshme; për më tepër, mund të shtrijë masat e njoftuara sipas paragrafit (a) të të gjitha vendet anëtare duke pritur një draft të masave të ndërmarra.

## Neni 11

### Udhëzime të përgjithshme

11.1 Inspektimet në vendqëndrimin e avionit në kuadrin e programit SAFA do të kryen nga inspektorët që kanë njohuritë e nevojshme në lidhje me fushën e inspektimit, që mbulojnë detyrimisht aspektin teknik, operativ dhe fluturues sipas pikave të listës së kontrollit. Kur kryhet një inspektim në tokë nga dy ose më shumë inspektorë, elementet kryesore të inspektimit, si inspektimi fizik i jashtëm i avionit, inspektimi i kabinës së pilotimit dhe inspektimi i kabinës së pasagjerëve dhe/ose i kompartimentit të ngarkesës, mund të ndahen mes inspektorëve.

11.2 Para fillimit të pjesës së inspektimit që do të zhvillohet në bordin e avionit, inspektorët duhet të identifikojnë veten tek komandanti i avionit ose, në mungesë të tij, tek një anëtar i ekuipazhit drejtues ose tek përfaqësuesit më të lartë të operatorit. Kur nuk është i mundur informimi i një përfaqësuesi të operatorit ose kur brenda ose pranë avionit nuk është i pranishëm asnjë përfaqësues, parimi i përgjithshëm është që nuk duhet të kryhet inspektimi SAFA në VQA. Në raste të veçanta mund të merret vendim për të kryer inspektim SAFA në VQA, por ai duhet të jetë i kufizuar në kontrollin vizual të pjesës së jashtme të avionit.

11.3 Inspektimi duhet të jetë sa më i plotë brenda kohës dhe mjeteve në dispozicion. Kjo nënkupton që, nëse koha dhe mjetet në dispozicion janë të kufizuara, jo gjitha pikat e inspektimit, por një numër i reduktuar i tyre mund të verifikohen. Në bazë të kohës dhe mjeteve në dispozicion për inspektimin e SAFA në VQA, pikat që do të inspektohen do të jenë në konformitet me objektivat e programit SAFA të BE-së.

11.4 Një inspektim në VQA nuk duhet të sjellë vonesë të paarsyeshme në nisjen e avionit që i nënshtrohet inspektimit. Shkaqe të mundshme për vonesë mund të jenë, por jo vetëm, dyshimet lidhur me korrektësinë e përgatitjes për fluturim, vlefshmërinë ajrore të avionit ose ndonjë

çështje që lidhet drejtpërdrejt me sigurinë e avionit dhe pasagjerëve të tij.

#### Neni 12

##### Kryerja e inspektimeve

12.1 Autoriteti i Aviacionit Civil mundëson që të gjitha inspektimet e avionëve në vendqëndrim të kryhen sipas programit SAFA, nga inspektorë të kualifikuar.

Inspektorët e emëruar SAFA duhet të përmbushin kriteret për kualifikimet të përcaktuara më poshtë:

##### 12.1.1 Kriteret për kualifikim

Kriteret e pranimit

Si kërkesë bazë të kualifikimit të inspektorëve SAFA, AAC-ja siguron që kandidatët të zotërojnë formimin aeronautik dhe/ose njohjen praktike në fushat e tyre të inspektimit sa më poshtë:

- a) operimi i avionit;
- b) licencimi i personelit;
- c) mirëmbajtja dhe vlefshmëria ajrore e avionit;
- d) mallrat e rrezikshme;

##### 12.1.2 Kërkesat e trajnimit

Para kualifikimit kandidatët duhet të kenë përfunduar me sukses një trajnim, që përfshin:

a) një kurs teorik në klasë, dhënë nga një organizatë trajnimi SAFA e miratuar si te neni 13;

b) trajnim praktik dhënë nga një organizatë trajnimi SAFA e miratuar si tek neni 13 ose nga inspektorë "senior" të pranuar nga AAC-ja si tek neni 14, që veprojnë pavarësisht nga një organizatë trajnimi SAFA;

c) trajnime OJT, kryer nëpërmjet një serie inspektimesh nga një inspektor "senior" i pranuar nga AAC-ja si tek neni 14.

##### 12.1.3 Kërkesat për ruajtjen e vlefshmërisë së kualifikimit

Inspektorët SAFA mund ta ruajnë vlefshmërinë e këtyre kualifikimeve:

a) duke kryer një trajnim periodik që përfshin kurse teorie në klasë dhënë nga një organizatë trajnimi SAFA.

b) duke kryer një numër minimal inspektimesh në tokë gjatë çdo periudhë prej 12 muajsh nga trajnimi i fundit SAFA, përveç rasteve kur inspektori është gjithashtu i kualifikuar në operimet e fluturimit ose i vlefshmërisë ajrore pranë autoritetit të aviacionit civil dhe kryen rregullisht inspektime mbi avionët e operatorëve kombëtare.

#### Neni 13

##### Organizata e trajnimit SAFA

13.1 Një organizatë trajnimi SAFA mund të bëjë pjesë në autoritetin kompetent të një shteti të asociuar në EASA ose të jetë një organizëm i tretë.

Një organizëm i tretë mundet:

a) të jetë pjesë e autoritetit kompetent në një shteti tjetër të asociuar në EASA;

b) të jetë entitet i pavarur.

13.2 Duhet bërë e mundur që kurset e trajnimit të dhëna nga autoritetet kombëtare të jenë konform programeve përkatëse të përcaktuar dhe publikuar nga EASA.

13.3 Nëse AAC-ja i drejtohet një organizatë për trajnim SAFA, atëherë AAC-ja duhet të krijojë një sistem për vlerësimin e kësaj organizate. Sistemi duhet të jetë i thjeshtë, transparent dhe proporcional dhe të mbajë parasysh materialin udhëzues përkatës të përpunuar dhe publikuar nga EASA. Ky sistem mund të konsiderojë edhe vlerësimet e kryera nga shtete të tjera të asociuar në EASA.

13.4 Një organizatë trajnimi SAFA mund të përdoret vetëm nëse vlerësimi dëshmon që trajnimi do jepet konform programeve përkatëse të përcaktuara dhe publikuara nga EASA.

13.5 AAC sigurohet që sistemet e vlerësimit të organizatave të trajnimit SAFA të ndryshohen pikërisht për të reflektuar të gjitha rekomandimet që dalin nga kontrollet e standardizuara të kryera nga EASA.

13.6 AAC-ja mund të kërkojë nga EASA vlerësimin e organizatës së trajnimit SAFA me një opinion, mbi të cilin ajo të mund të bazojë vlerësimin e saj.

#### Neni 14

##### Inspektorët Ekspertë

14.1 AAC-ja mund të emërojë inspektorë "senjor", me kusht që ata të plotësojnë kërkesat përkatëse në lidhje me kualifikimet, të vendosura nga vete AAC-ja.

14.2 AAC-ja siguron që kriteret e pikës 1 të përmbajnë të paktën përshkrimet që vijojnë, ku i emëruari:

c) duhet të ketë qenë inspektor i kualifikuar SAFA gjatë 3 vjetëve para emërimit;

d) duhet të ketë kryer një minimum prej 36 inspektimesh SAFA gjatë 3 vjetëve para emërimit.

14.3 AAC-ja duhet të sigurojë që trajnimi praktik dhe/ose trajnimi në punë e sipër-(OJT) i dhënë nga inspektorët ekspertë të jetë në bazë të programeve të përshtatshëm të punuar dhe publikuar nga EASA.

14.4 AAC-ja mundet gjithashtu të ngarkojë inspektorët e saj "senjor" për të kryer trajnim praktik dhe/ose trajnim në punë sipër (OJT) tek inspektorë të shteteve të tjerë.

#### Neni 15

##### Standardet

Standardet e ICAO-s dhe procedurat plotësuese rajonale evropiane të ICAO-s të adaptuara në Republikën e Shqipërisë, janë baza përkundrejt së cilës avionët dhe operatorët do të inspektohen në kuadrin e programit SAFA. Përveç kësaj, gjatë inspektimit të gjendjes teknike të një avioni, kontrolli do të kryhet mbështetur në standardet e prodhuesit të avionit.

## Neni 16

### Procesi i Inspektimit

#### 16.1 Titujt e listëkontrollit

a) Titujt që do të inspektohen do të zgjidhen midis atyre të dhëna në listëkontrollin e raportit të inspektimit SAFA në vendqëndrim, i cili përmban 54 tituj.

b) Inspektimi dhe gjetjet e kontrollit, nëse ka, duhet të pasqyrohen në raportin e inspektimit SAFA në vendqëndrim, pasi inspektimi të ketë përfunduar.

#### 16.2 Orientimet e detajuara për programin SAFA

Për çdo titull inspektimi të listëkontrollit në raportin e inspektimit SAFA në vendqëndrim duhet të bëhet një përshkrim i hollësishëm, ku të jetë specifikuar qëllimi dhe mënyra e inspektimit. Përveç kësaj duhet t'i bëhet referencë kërkesave përkatëse në fuqi në Republikën e Shqipërisë, përfshirë edhe anekset e ICAO-s.

16.3 Përfshirja e raporteve në bazën e të dhënave të centralizuara të programit SAFA

Raporti i inspektimit duhet futur në qendrën e të dhënave të centralizuara të programit SAFA në kohën me të shpejtë të mundshme dhe në çdo rast, jo me vonë se 15 ditë pune nga data e inspektimit edhe në rastin kur nuk është identifikuar asnjë gjetje.

## Neni 17

### Kategoritë e rezultateve

17.1 Për çdo titull inspektimi janë përcaktuar si gjetje 3 kategori të devijimeve të mundshme nga standardet përkatëse të përcaktuar në nenin 15. Këto gjetje ndahen në kategoritë e mëposhtme:

- Kategoria 1: Gjetje me një ndikim të vogël në siguri.
- Kategoria 2: Gjetje me një ndikim domethënës në siguri.
- Kategoria 3: Gjetje me një influencë të madhe në siguri

17.2 Udhëzimet mbi nënndarjet në kategori të gjetjeve janë përpunuar dhe publikuar nga EASA si material shpjegues i detajuar dhe i modifikuar, të cilët duhen përshtatur me progresin teknik dhe shkencor në sektor.

## Neni 18

### Veprimet për t'u ndërmarre për ndjekje

18.1 Pa cenuar nenin 12.(12.1.2,) inspektori SAFA duhet të plotësojë vërtetim-inspektimin-PoI (në 3 kopje), i cili duhet t'i tregohet komandantit të avionit ose në mungese të tij, një anëtarit të ekuipazhit të drejtimit ose përfaqësuesit me të lartë të operatorit të pranishëm në ose pranë avionit në momentin e përfundimit të inspektimit SAFA. Personit që njihet me vërtetim-inspektimin-PoI i kërkohet të firmosë në kutizën përkatëse të tij dhe i dorëzohet një kopje nga inspektori SAFA. Refuzimi i mundshëm për të firmosur vërtetim-marrjen duhet shënuar në dokument. Udhëzimet e detajuara përpunohen dhe

publikohen nga EASA si material shpjegues i detajuar. Ato duhet të përpunohen dhe publikohen edhe nga AAC.

18.2 Mbi bazën e kategorizimit të gjetjeve janë përcaktuar disa veprime "Follow-up" për t'u adoptuar. Lidhjet midis kategorive të gjetjeve dhe veprimeve për t'u ndërmarrë paraqiten në klasën e veprimeve dhe zhvillohen e publikohen nga EASA në formën e materialit shpjegues të detajuar. Ato duhet të përpunohen dhe publikohen edhe nga AAC.

18.3 Veprim i klasit të 1-rë: Ky veprim konsiston në njohjen me informacionin mbi rezultatet e inspektimit SAFA në VQA, të komandantit të avionit, ose në mungese të tij, të një anëtarit të ekuipazhit, ose të një përfaqësuesi më të lartë prezent të operatorit. Pra ky veprim finalizohet me një komunikim gojor të rezultatit dhe me dorëzimin e vërtetim-inspektimit. Një veprim i klasit të 1-rë ndërmerret pas çdo inspektimi, pavarësisht nga ekzistenca ose jo e gjetjeve.

18.4 Veprim i klasit të 2-të konsiston në:

a) një komunikim me shkrim me operatorin e interesuar, që do të përmbajë kërkesën për dëshmi të veprimeve korrigjuese të ndërmarra.

b) një komunikim me shkrim me shtetin përgjegjës (shteti i operatorit dhe/ose i regjistrit) që adreson rezultatet e kontroleve të kryera në avionin që operon nën mbikëqyrjen e sigurisë së këtij shteti. Komunikimi përmban, nëse është e nevojshme, një kërkesë konfirmimi që veprimet korrigjuese të pikës (a) kanë dhënë rezultatet e pritura.

Një veprim i klasit të 2-të duhet ndërmarrë pas çdo kontrolli që ka nxjerrë në pah gjetje të kategorisë 2 dhe 3. Udhëzime përkatëse të detajuara përpunohen dhe publikohen nga EASA si material shpjegues i detajuar. Ato duhet të përpunohen dhe publikohen edhe nga AAC.

18.5 Veprim i klasit të 3-të:

Një veprim i klasit të 3-të ndërmerret pas çdo kontrolli që ka nxjerrë në pah gjetje të kategorisë 3. Nisur nga ndikimi potencial i gjetjeve të kategorisë 3 në sigurinë e avionit, identifikohen nënklasat e mëposhtme:

a) Klasi 3a - Kufizim i veprimeve të fluturimit të avionit: Autoriteti kompetent që kryen inspektimin në tokë arrin në përfundimin që në vijim të gjetjeve të kapura gjatë inspektimit, avioni mund të niset, por vetëm mbi bazën kufizimeve të caktuara.

b) Klasi 3b - Veprimet korrigjuese para fluturimit: Inspektimi në tokë identifikon mangësi që kërkojnë veprim(e) korrigjuese para kryerjes së fluturimit të parashikuar.

c) Klasi 3c - Mbajtja në tokë e avionit nga ana e autoritetit kombëtar të aviacionit që kryen kontrollin: një avion mbahet në tokë në situatën ku pas gjetjeve të kategorisë 3, autoriteti kompetent që kryen kontrollin në vendqëndrimin e avionit nuk është i kënaqur me masat

korrigjuese të ndërmarra nga operatori i avionit për të ndrequr mangësitë përpara nisjes së fluturimit, gjë që përben një rrezik të menjëhershëm për avionin dhe banorët e tij. Në të tilla raste, autoriteti i aviacionit kombëtar që kryen inspektimin në vendqëndrimin e avionit e mban avionin të ndaluar deri në largimin e rrezikut dhe informon menjëherë autoritetet kompetente të operatorit të interesuar dhe të shtetit të regjistrimit të avionit.

Veprimet e ndërmarra në klasën 3b dhe 3c mund të përfshijnë një fluturim pa qëllime fitimi deri në bazën e mirëmbajtjes.

18.5/1. Klasi 3d - Ndalimi i menjëhershëm i operimeve:

AAC-ja mund të reagojë ndaj një rreziku të dukshëm të sigurisë duke imponuar një ndalim të operimeve konform me legjislacionin kombëtar dhe marrëveshjet ndërkombëtare në fuqi.

#### Neni 19

#### **Aktiviteti i koordinatorit SAFA**

19.1 AAC-ja emëron një koordinator për inspektimet SAFA i cili është pika kryesore e marrjes dhe analizimit të raporteve të inspektimeve të kryera dhe pika kyçe e vendosjes së komunikimit dhe shkëmbimit të informacionit me EASA-n dhe shtetet e tjera të interesuara.

Aktiviteti i Koordinatorit SAFA përfshin:

a) Monitorimin e database-s së të dhënave për kontrollin e secilit raport inspektimi të pasqyruar në të;

b) Analizën e të dhënave të inspektimeve, gjetjeve nëpërmjet instrumenteve statistikore dhe konfrontimit me të dhënat e mëparshme;

c) Informimin e operatorëve kombëtarë mbi inspektimet e ndërmarra dhe asistencë në interpretimin e gjetjeve;

d) Informimin e grupeve të mbikëqyrjes së operatorëve kombëtarë;

e) Mbledhjen e veprimeve korrigjuese të ndërmarra nga operatorët kombëtarë;

f) Korrespondencën me autoritetet e huaja që kanë inspektuar mjetet fluturues shqiptare dhe që kërkojnë konfirmimin e veprimeve korrigjuese të ndërmarra.

19.2 Koordinatori SAFA formulon dhe u dërgon përgjigje letrave dhe informacioneve të komunikuar nga autoritetet e huaja, mundësisht duke kërkuar modifikimin ose heqjen e gjetjeve, edhe mbi bazën e informacioneve të marra nga operatorët ajrorë shqiptarë. Nuk u kthen përgjigje atyre komunikimeve që vijnë nga autoritete të huaja, por që janë formuluar mbi baza të paaprovuara ose që iu referohen gjetjeve me referenca vlefshmërie jo të qarta. Edhe pse mund t'i jenë komunikuar me vonesa në kohë, u jep rëndësi komunikimeve nga autoritetet e huaja që përmbajnë informacione të rëndësishme për sigurinë në fluturim.

Gjithashtu, koordinatori SAFA informohet mbi të gjitha gjetjet e kategorive 2 dhe 3 dhe veçanërisht kur rezultatet e inspektimeve SAFA pasqyrojnë gjetje të përsëritura dhe me një nivel të lartë rrezikshmërie për sigurinë në fluturim, koordinatori realizon një shpërndarje dhe komunikim të menjëhershëm të informacionit në mënyrë që problemet të analizohen në tërësinë e tyre.

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare me çmimin 16 000 lekë ose pranë Qendrës së Botimeve Zyrtare me çmimin 14 000 lekë (ky çmim nuk përfshin shpërndarjen në adresë)

	Formati: 61x86/8
--	------------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare  
Tiranë, 2014

Çmimi 48 lekë

Adresa: bulevardi "Gjergj Fishta", pas ish-ekspozitës "Shqipëria Sot",  
Tel: 04 24 27 005, 04 24 27 006