

**U D H Ë Z I M**  
**Nr. 1870, datë 18.7.2001**

**PËR ORGANIZIMIN E MIRATUAR TË MIRËMBAJTJES**

Mbështetur në nenin 102, pika 4 të Kushtetutës, dekretin nr. 7438 datë 1.12.1990 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar” neni 37 dhe në aneksin 8 të saj, me qëllim përcaktimin e rregullave dhe procedurave për licencimin e organizmit të miratuar të mirëmbajtjes, Ministri i Transportit

**U D H Ë Z O N:**

**6.1 Të PËRGJITHSHME**

**6.1.1.1 APLIKUESHMËRIA**

Kjo pjesë përshkruan kërkesat për dhënien e aprovimit të një organizmi për mirëmbajtje, mirëmbajtjen parandaluese dhe modifikimet në avion dhe produktet aeronautike, rregullat racionale për një organizëm të miratuar mirëmbajtjeje (AMO). Aprovimi kur jepet, aplikohet në të gjithë organizimin dhe ky duhet të drejtohet nga menaxheri përgjegjës.

**6.1.1.2 PËRCAKTIME**

a) Për qëllimet e këtij udhëzimi me termat e mëposhtme do të kuptojmë:

1. Menaxher përgjegjës (Mirëmbajtje): menaxheri që ka autoritetin e nevojshëm për realizimin e mirëmbajtjes, mirëmbajtjes parandaluese dhe modifikimeve të kërkuara nga pronari/operatori i avionit, i cili mund të financohet për realizimin e standardeve të kërkuara nga Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil.

Menaxheri përgjegjës mund t’ia delegojë këtë funksion një personi tjetër brenda kompanisë kur ai ka aprovimin nga DPAC-ja.

2. Aprovimi për kthimin nga shërbimi: Certifikata nga një organizëm i miratuar si mirëmbajtja, mirëmbajtja parandaluese ose modifikimet e kryera në avion, (strukturë, motorra, helikë, komponente të tjerë) është kryer duke përdorur metoda, teknika, praktika, përshkruar si në Manualin e Mirëmbajtjes, të prodhuesit ose duke përdorur metoda të tjera, teknika dhe praktika të pranura nga DPAC-ja.

3. Të dhëna të aprovuara: Informacione teknike të aprovuara nga DPAC-ja.

4. Artikull. Çdo çështje që përfshin por që nuk kufizon një avion, strukturë, komponent, produkt, motorr, helikë, aksesorë, sistem, nënsistem ose pjesë.

5. Organizëm i miratuar i mirëmbajtjes: Nënkupton i aprovuar nga DPAC-ja.

6. I përbërë: Materiale strukturore të bëra nga substanca, duke përfshirë, por jo kufizuar, drurin, metalin, qeramikën, plastikën, fibër të temperuar, grafitet, boron, që mund të jenë në formën e filamenteve, pluhurit, flokut, për një material të caktuar.

7. Sistem kompjuterik. Çdo sistem automatik apo elektronik i aftë për marrjen ruajtjen e të dhënave nga jashtë në proces dhe transmetimin, prezantimin e të dhënave të caktuara në një formë të përshtatshme për kryerjen e funksioneve specifike.

8. Lehtësi. Një pjesë fizike që përfshin tokën, ndërtesën, pajisjet, që sigurojnë kuptimin për realizimin e mirëmbajtjes parandaluese ose modifikimet e ndonjë artikulli.

9. Strehimi: Ndërtesat, hangarët dhe strukturat e tjera për akomodimin e pajisjeve të nevojshme dhe materialeve të një organizimi mirëmbajtjeje që:

i. sigurojnë hapsirën e punës për kryerjen e mirëmbajtjes, mirëmbajtjes parandaluese ose modifikimet për të cilat organizmi i mirëmbajtjes është certifikuar dhe kategorizuar; dhe

ii. siguron struktura për mbrojtjen e duhur të avionit, konstruksionit, motorrave, helikave, komponentëve dhe pjesëve të motorrave gjatë çmontimit, pastrimit, inspektimit, riparimit, modifikimit, montimit dhe testimit;

iii. siguron një magazinim të përshtatshëm, izolim dhe mbrojtje të materialeve, pjesëve dhe pajisjeve.

10. Lëshimi nga mirëmbajtja: Një dokument i nënshkruar, nga një përfaqësues i AMO-së që vërteton se artikulli i punuar është i lejuar të kthehet nga shërbimi i mirëmbajtjes, ose modifikimi i kryer.

11. Nënshkrimi: Një identifikim unik individual, përdorur si një kuptim autentik për dokumentimin e mirëmbajtjes së bërë ose si dokument mirëmbajtjeje. Ai mund të jetë i shkruar në dorë, elektronik ose në ndonjë formë tjetër të pranuar nga DPAC-ja.

12. Vegël precizioni dhe/ose pajisje testuese: Vegla dhe pajisje të nevojshme për matjen/kalibrimin ose testimin e avionit, strukturës së motorrave, helikës, aksesoreve, komponentëve ose të një pjese sipas standardeve të aprovuara.

13. Mirëmbajtje e specializuar: çdo mirëmbajtje normalisht, që nuk kryhet nga një AMO (p.sh: Riveshja e gomave të avionit etj.)

14. Parashikime specifike të operimit: përcaktojnë klasën, (kategorinë) me hollësi dhe u referohet proceseve specifike në kryerjen e punës riparuese sipas kufizimeve të aplikuara për një AMO. Ky dokument nënshkruhet nga menaxheri përgjegjës dhe drejtori përkatës në DPAC.

#### 6.1.1.3 SHKURTIMET

a) Këto shkurtime janë përdorur sipas qëllimeve të këtij udhëzimi:

1. AMO - Organizatë e aprovuar mirëmbajtjeje
2. PMA - Autorizimi i prodhimit të pjesëve
3. TSR - Rregullore standardeve teknike

#### 6.1.1.4. CERTIFIKATA DHE PARASHIKIMET SPECIFIKE TË OPERIMIT

Certifikata AMO do të konsistojë në dy dokumente:

1. Një faqe certifikate e nënshkruar nga DPAC (Drejtori i Përgjithshëm).

2. Një specifikim shumëfaqësh për përcaktimet operacionale të nënshkruar nga menaxheri përgjegjës dhe drejtori i DIA, që përmban termat, kushtet dhe autorizimet.

b) Asnjë nuk mund të operojë si një organizëm mirëmbajtjeje i aprovuar pa iu lëshuar certifikata e AMO, sipas kushteve të këtij udhëzimi.

c) Një AMO mund të kryejë mirëmbajtjen, mirëmbajtjen parandaluese ose modifikimet në avion, strukturë, motorra, helikë, komponentë ose pjesë të veçanta, të kategorizuara dhe të kufizuara në specifikimet e operimit.

d) Certifikata AMO do të përmbajë:

1. numrin e certifikatës të vendosur për AMO-në;
2. emrin dhe vendndodhjen e AMO-së;
3. datën e lëshimit dhe periudhën e vlefshmërisë;
4. kategoritë e aprovuara për AMO-në ;
5. nënshkrimin e DPAC-së (Drejtori i Përgjithshëm);

e) parashikimet specifike operacionale për një AMO do të përmbajnë:

1. numrin e certifikatës të vendosur për AMO-në;

2. klasën ose kategoritë kufizuese të dhëna në hollësi, duke përfshirë lejet speciale dhe kufizimet;

3. datën e lëshimit ose e rishikuar;

4. autorizimet e deleguara;

5. nënshkrimin e menaxherit përgjegjës dhe drejtorit të DIA-s.

Certifikata e lëshuar për një organizëm mirëmbajtjeje duhet të jetë e disponueshme në kushtet e inspektimit nga DPAC-ja (DIA).

#### 6.1.1.5. LAJMËRIMI

a) Një organizëm mirëmbajtjeje nuk mund të lajmërohet si një AMO, deri sa të lëshohet certifikata për këtë shërbim.

b) Një AMO nuk mund të bëjë një deklaratë, të falsifikojë për vete me gojë ose me shkrim.

c) Kurdo që lajmërimi për një organizëm mirëmbajtjeje përcakton që ajo është e aprovuar, ky lajmërim duhet të përmbajë numrin e certifikatës së AMO-së.

#### 6.1.1.6. SHMANGIET NGA PROCEDURA NORMALE NGA AUTORITETI

a) DPAC-ja mund, për një organizëm mirëmbajtjeje, të lejojë shmangie nga procedura, duke siguruar lehtësira për seksione të kësaj pjese, duke siguruar që DPAC-ja gjen të arsyeshme që situata prezente e kërkuar nga kjo shmangie lejon një nivel sigurie të njëjtë me atë të siguruar nga rregulli i cili është shmangur.

Kjo shmangie duhet dokumentuar si një shmangie e bërë nga DPAC-ja.

b) Çdo AMO, që merr një letër, që dokumenton shmangien e bërë nga DPAC-ja duhet të

njoftojë drejtuesit e saj, stafin e certifikuar dhe personelin që përfshin kjo shmangie si dhe datën kur kjo shmangie shfuqizohet ose përmirësohet.

## 6.2 CERTIFIKIMI

### 6.2.1.1. Aplikimi për një certifikatë AMO

a) DPAC-ja i kërkon një aplikanti për AMO të bashkëngjisë këto dokumente:

1. një aplikim të përshkruar nga DPAC-ja;
2. një kopje të manualit të procedurave të mirëmbajtjes;
3. një listë të funksioneve të mirëmbajtjes që do të kryejë për të, sipas kontratave një AMO tjetër;
4. një listë të të gjitha certifikatave dhe kategorizimeve të AMO, lëshuar nga ndonjë shtet tjetër.

5. dokumentet shtesë (dokumente ligjore pronësie), vendimin e gjykatës, dokumentet e identifikimit, dokumente financiare etj., sipas kërkesës specifike të bërë në DPAC-ja;

6. një aplikim për përmirsimin e certifikatës egzistuese bëhet në mënyrat e përcaktuara nga DPAC-ja. Nëse aplikohet AMO duhet të bashkëngjisë të gjitha përmirësimet në manualin e procedurave të mirëmbajtjes në DPAC për aprovim.

### 6.2.1.2 LËSHIMI I NJË CERTIFIKATE AMO

a) Aplikantit i lëshohet certifikata kur pas investigimesh DPAC-ja vëren se ai:

1. përmbush rregullat e aplikimit dhe standardet e një AMO-ja;
2. është i pajisur tërësisht për kryerjen e mirëmbajtjes së avionit ose produkteve aeronautike, siç kërkohet nga rregullat e DPAC-ja. (sipas manualeve të mirëmbajtjes për tipet e mjeteve ajrore)

### 6.2.1.3 AFATI DHE RINOVIMI I CERTIFIKATES

a) Certifikata e lëshuar për një AMO është e vlefshme që nga data e lëshimit, derisa AMO-ja ta dorëzojë, apo ajo të bëhet e pavlefshme nga DPAC-ja (fillimisht 1 vit)

b) Mbajtësi i një certifikate që skadon ose revokohet nga DPAC-ja duhet ta kthejë atë menjëherë në DPAC.

c) Kërkesa për rinovimin e certifikatës bëhet 90 ditë përpara skadimit të afatit të certifikatës egzistuese. Në rast të kundërt, organizimi i mirëmbajtjes ndjek aplikimin e përcaktuar nga DPAC-ja.

d) Certifikata e rinovuar ka afat 2 deri 5 vjet përderisa ajo nuk anulohet nga DPAC-ja.

### 6.2.1.4 VAZHDUESHMËRIA E VLEFSHMËRISË SË APROVUAR

a) Përderisa aprovimi nuk është tejkaluar, anuluar, pezulluar apo i ka kaluar afati i skadencës përcaktuar në certifikate, vazhdueshmëria e vlefshmërisë varet nga :

1. AMO mbetet në përputhje me këtë udhëzim.
2. Autoriteti, që e ka lëshuar, është i aprovuar për kushtet e këtij organizmi mirëmbajtje në përputhje me rregullat e këtij udhëzimi.
3. Bëhet pagesa e tarifës së përcaktuar nga DPAC-ja.
- b) Mbajtësi i një certifikate AMO, që skadon, pezullohet ose revokohet duhet të kthejë atë në DPAC.

### 6.2.1.5 NDRYSHIMET NË AMO DHE PËRMIRËSIMET E CERTIFIKATËS

a) Për të bërë të mundur që DPAC-ja të vendosë përputhshmërinë sipas këtij udhëzimi, AMO duhet të bëjë njoftime me shkrim në DPAC, brenda ose para periudhës së përcaktuar nga DPAC-ja, që të jenë të disponueshme sa më shpejt ndryshimet e mëposhtme:

1. emrin e organizmit;
2. vendodhjen e organizmit;
3. strehimin, lehtësirat, pajisjet, veglat, materialet, procedurat dhe stafin e certifikuar që mund të ndikojë në kategorizimin ose kategorizimet e AMO-së;
4. kategorizimet e mbajtura nga AMO-ja, të lëshuara këto nga DPAC-ja apo nga AMO-ja e një shteti tjetër;

5. vendosjet e tjera të organizmit;

6. menaxheri përgjegjës; ose

7. listën e personelit drejtues, siç përshkruhet në manualin e procedurave të mirëmbajtjes.

b) DPAC-ja përmirëson certifikatën AMO n.q.s. AMO njofton DPAC-në për ndryshime në :

1. vendodhje, strehim apo zyra;
2. vendodhje të tjera;
3. kategori;

4. emrin e organizmit me të njëjtin pronar; ose  
5. pronarin  
c) DPAC-ja mund të përmirësojë një certifikatë AMO në qoftë se AMO njofton DPAC-në për ndryshime të:

1. menaxherit përgjegjës;  
2. listës së personelit drejtues, të përshkruar sipas manualit të procedurave të mirëmbajtjes.  
d) Kur DPAC-ja lëshon ose miraton ndryshime të një certifikate AMO për shkak të ndryshimit të pronarit të AMO-së, DPAC-ja duhet të lëshojë një numër të ri për certifikatën e përmirësuar.

e) DPAC-ja mund :  
1. të përshkruajë me shkrim kushtet sipas të cilave një AMO mund të operojë gjatë një periudhe të vënies në zbatim të ndonjë ndryshimi pas nënparagrafit (a) ; dhe  
2. të mbajë një certifikatë AMO në besim n.q.s. DPAC-ja vendos që aprovimi i certifikatës AMO do të vonohet; DPAC-ja njofton mbajtësin e certifikatës AMO me shkrim për shkaqet e vonesës .

f) Në qoftë se janë bërë nga AMO-ja në çështjet e listuara në nënparagrafin (a) pa njoftuar DPAC-në, certifikata mund të pezullohet nga DPAC-së.

#### 6.2.1.6 KATEGORITË E AMO-së

a) Kategoritë e mëposhtme janë lëshuar sipas kësaj pjese :

1. Kategoritë e strukturës. Një kategori avioni në certifikatën e organizimit të mirëmbajtjes lejon që ky organizëm mirëmbajtje të kryejë mirëmbajtjen, mirëmbajtjen parandaluese ose modifikimet në avion, duke përfshirë punën në motorrat e avionit deri në punimet kapitale, sipas klasave të mëposhtme :

I) Klasa 1 : Avion (i ndryshëm nga rotorkrafti dhe avion i ndërtuar nga material i përbërë) me peshë maksimum në shkëputje prej 5700 kg ( max. take off) ose më pak.

II) Klasa 2: Avion ( i ndryshëm nga rotorkraft dhe avion I ndërtuar nga materjal i përbërë) me peshë maksimum në shkëputje mbi 5700 kg deri 34 200 kg .

III) Klasa 3 : Avion (i ndryshëm nga Rotorkraft dhe avion i ndërtuar nga materjal i përbërë) me peshë maksimum në shkëputje mbi 34 200 kg.

IV) Klasa 4: Rotorkraft (i ndryshëm nga rotorkraft dhe avioni i ndërtuar nga materiali i përbërë ) me peshë maksimum në shkëputje 2736 kg ose më pak.

V) Klasa 5 : rotorkraft (i ndryshëm nga rotorkraft dhe avion i ndërtuar nga material i përbërë) me peshë maksimum në shkëputje mbi 2736 kg.

VI) Klasa 6. Avioni (i ndërtuar nga material i përbërë) me peshë maksimum në shkëputje 5700 kg ose më pak.

VII) Klasa 7 : Avioni (i ndërtuar nga material i përbërë) me peshë maksimum në shkëputje mbi 5700 kg.

2. Kategoritë motorike: Një kategori motorike në certifikatën e organizmit të mirëmbajtjes lejon që ky organizëm të kryejë mirëmbajtje, mirëmbajtje parandaluese ose modifikime për motorrat sipas klasave të mëposhtme:

I. Klasa 1: Motorrat reciprokites.

II. Klasa 2: Motorrat me turboelike dhe me turbinë.

III. Klasa 3: Motorrat turboreaktive dhe turbofan.

3. Kategoritë e helikave: Një kategori e tillë në certifikatën e organizmit të mirëmbajtjes lejon atë të kryejë mirëmbajtje parandaluese, ose modifikime të helikës sipas klasave të mëposhtme:

I. Klasa 1 : Pjerrësi e fiksuar dhe rregullim i kendit të helikës në tokë.

II. Klasa 2.: helika me pjerrësi të ndryshueshme.

4. Kategoritë avionike. Një kategori e tillë në certifikatë, lejon organizimin e mirëmbajtjes të kryejë mirëmbajtje, mirëmbajtje parandaluese, ose modifikime për pajisjet avionike, sipas klasave të mëposhtme .

I. Klasa 1: Pajisjet komunikuese.

Çdo pajisje radio-transmetuese apo marrëse ose të dyja bashkë, të përdorura në avion për të dërguar apo marrë sinjale komunikues, pa dallim nga frekuenca apo tipi i modulimit të përdorur, duke përfshirë dhe sistemin ndihmës interfonik të avionit, sistemet amplifikuese, elektrike ose elektronike ose pajisjet ndërlidhëse të ekuipazhit dhe pajisje të ngjashme; pa përfshirë pajisjet për navigim të avionit ose ndihmëset e tyre, pajisjet për matjen e lartësisë ose fotografimin e terrenit, të ndryshme nga

pajisjet matëse të operuar në parimet e radios apo të radarit, ose xhiroskopet mekanike, elektrike ose instrumentet elektronike, që janë pjesë e pajisjeve avionike komunikuese.

II. Klasa 2 : Pajisjet navigacionale: Çdo sistem navigacional i përdorur në avion gjatë procesit të fluturimit dhe në afrim, përveç pajisjeve të radarit apo radios, por pa përfshirë pajisjet për matjen e lartësisë, fotografimit të terrenit ose për matjen e distancave të tjera që kanë në princip radiofrekuencat.

III. Klasa 3 : Pajisjet pulsuese: çdo sistem elektronik që operon në radiofrekuencë si parim.

5. Kategoritë e sistemit kompjuterik. Një kategori e tillë për certifikatën e një organizmi mirëmbajtje lejon, që ky organizëm të kryejë mirëmbajtje, mirëmbajtje parandaluese ose modifikime në sistemin dixhital kompjuterik dhe komponentet e tij, që kanë funksionin për të marrë të dhëna nga jashtë, procesin e këtyre të dhënave dhe transmetimin e tyre, sipas klasave të mëposhtme.

I. Klasa 1: Sistemi kompjuterik i avionit.

II. Klasa 2: Sistemi kompjuterik i motorrit.

III. Klasa 3 : Sistemi kompjuterik avionik.

6. Kategoritë e instrumentave. Një kategori e tillë në certifikatën e një organizmi mirëmbajtje lejon që ky organizëm të kryejë mirëmbajtje, mirëmbajtje parandaluese ose modifikime për instrumentet, sipas klasave të mëposhtme.

I. Klasa 1: Mekanike: Çdo diagramë, aneroide, optike ose mekanikisht e komandueshme e instrumentit centrifugal që është vënë në avion ose për të operuar në avion, duke përfshirë takimet ( aparatit e rilevimit ) , indikatorët e matjes së shpejtësisë në lidhje me ajrin, matësit e presionit magnetik, lartësi matësit ose pajisje të ngjashme instrumentale.

II. Klasa 2: Elektrike. Çdo instrument elektrik vetësinkron dhe sistem duke përfshirë sistemin e treguesit në distancë, matësit cilindrik të temperaturës ose instrumente elektrike të ngjashëm.

III. Klasa 3: Xhiroskopike: Çdo instrument apo sistem që përdor principin e xhiroskopit dhe i motivuar nga presioni ajrit ose energjia elektrike, duke përfshirë njësitë automatike të kontrollit të pilotit, dhe pjesët e tyre.

IV. Klasa 4: Elektronike: Çdo instrument operimi i të cilit varet në “gypat elektronikë”, tranzistoret ose pajisje të tilla që përfshijnë përdorimin e kondestatorëve, amplifikuese dhe audizusat e motorrit.

7. Kategori shtesë: Një kategori e tillë për certifikatën e një organizmi mirëmbajtjeje lejon që ky organizëm të kryejë mirëmbajtje, mirëmbajtje parandaluese apo modifikime në pajisjet shtesë sipas klasave të mëposhtme.

I. Klasa 1: Mekanike: Aksesorët që varen nga friksioni, pajisjet hidraulike, lidhjet mekanike ose presione pneumatike për operim.

II. Klasa 2 : Elektrike: Aksesorët që varen nga energjia elektrike .

III. Klasa 3: Elektronike. Aksesorët që varen nga përdorimi i gypave elektronikë, tranzistoreve, lazerave, fibrave optike, qarqet elektronike, tubat e vakumit ose kontrolluesit e ngjashëm elektronikë.

IV) Klasa 4: Pajisjet ndihmëse të fuqisë (APU) që mund të jenë të instaluar në avion si pajisje me vete, si burim shtesë motorrik, hidraulik, pneumatik për avionin.

#### 6.2.1.7. KATEGORITË E KUFIZUARA TË AMO-së

a) Kurdo që DPAC-ja e shikon të arsyeshme, mund të aprovojë një kategori kufizuese për AMO, që ka lidhje me pjesë të veçanta të strukturës, motorrit, helikës, radios, instrumenteve ose pjesëve të veçanta ose aksesorë për kryerjen e mirëmbajtjes të specializuar që kërkojnë mjete speciale riparimi që nuk gjenden në një AMO. Një kategori e tillë mund të jepet për një model të caktuar avioni ose pjesë të tij, e prodhuar nga një prodhues i caktuar.

b) Kategoritë e kufizuara aprovohen për :

1. avion,

2 strukturë,

3. motorra,

4. helika,

5. pajisjet avionike,

6. sistemi kompjuterik,

7. aksesorë dhe

8. për çdo qëllim tjetër për të cilën DPAC-ja gjykon që kërkesa e aplikantit është e drejtë.

c) Kategoritë e specializuara të servisit. Një kategori servis i specializuar mund të aprovohet për një AMO për kryerjen e një procesi specifik mirëmbajtjeje. Specifikimet operacionale parashikuese të AMO-së duhet të identifikojnë specifikimet e përdorura gjatë kryerjes së servisit të specializuar. Specifikimi mund të jetë:

1. një specifikim civil ose ushtarak që është përdorur nga industria dhe aprovuar nga DPAC; ose

2. një specifikim i zhvilluar nga AMO-ja dhe aprovuar nga DPAC-ja .

### 6.3. STREHIMI, ZYRAT, PAJISJET DHE MATERIALET

#### 6.3.1.1. TË PËRGJITHSHME

Një AMO, duhet të ketë personel, zyra, pajisje dhe materiale në masën dhe kualitetin që përputhet me standardet e kërkuara për lëshimin e certifikatës dhe kategorisë që AMO-ja mban.

#### 6.3.1.2 STREHIMI DHE LEHTËSIRAT E KERKUARA

a) Strehimi dhe lehtësirat duhet të sigurohen për gjitha punët e planifikuara, duke siguruar në mënyrë të veçantë mbrojtjen nga agjentët atmosferike.

b) Të gjitha ambjentet e punës duhet të jenë të përshtatshme për efektivitetin e punës që do të kryhet.

c) Akomodimi i zyrave duhet të jetë i përshtatshëm për menaxhimin e punës së planifikuar, duke përfshirë, veçanërisht, menaxhimin e cilësive dhe dokumentet teknike.

d) Repartet dhe platformat e specializuara duhet të jenë të ndara në mënyrë të përshtatshme për të siguruar që ambjenti dhe zona e punimeve nuk do të ndoten.

e) Magazinat duhet të sigurohen për pjesët, pajisjet, veglat dhe materialet.

f) Kushtet e maganizimit duhet të sigurojnë pjesët e servisit, ndarje të tyre nga pjesët e dëmtuara dhe të parandalojë dëmtimin e tyre.

#### 6.3.1.3 PAJISJET, VEGLAT DHE MATERIALET

a) Një AMO duhet të ketë në gjendje pajisjet e nevojshme, veglat dhe materialet për kryerjen e punimeve të aprovuara dhe këto punime duhet të jenë nën kontrollin e plote të AMO-së.

b) DPAC-ja mund të përjashtojë një AMO nga përdorimi i disa veglave specifike për mirëmbajtje apo riparim të avionit ose të një produkti aeronautik, të specifikuara në lejen e AMO-së, në qoftë se këto mund të kërkojnë përkohësisht, nga marrëveshjet paraprake dhe janë plotësisht nën kontrollin e AMO-së ku bëhen keto riparime mirëmbajtjeje.

c) AMO-ja duhet të kontrollojë dhe kalibrojë standardet e pranuar nga DPAC-ja dhe, në mënyrë frekvente, të sigurojë shërbim për të gjitha veglat e aplikuara, pajisjet e testimit të përdorura për kontroll dhe për afatin e vlefshmërisë.

d) AMO-ja, duhet të ruajë të gjitha dokumentet e kalibrimit dhe standardet e përdorura për kalibrim.

### 6.4 ADMINISTRIMI

#### 6.4.1.1 PERSONELI DHE KËRKESAT PËR TRAJNIM

a) Personi menaxhues (ose grupi) i pranuar nga DPAC-ja, i cili është përgjegjës për të siguruar përputhjen e AMO me këto rregulla, duhet të emërohet.

b) Personi i emëruar si menaxher duhet të paraqesë strukturën organizative të AMO-së dhe është përgjegjës, për të gjitha funksionet e përshkruara në këtë kapitull.

c) Menaxheri i mirëmbajtjes varet direkt nga menaxheri përgjegjës i cili duhet të jetë i pranuar nga DPA-ja.

d) AMO-ja duhet të punësojë personel të mjaftueshëm për të planifikuar, kryer, mbikëqyrur dhe inspektuar punën në përputhjen me aprovimin e dhënë.

e) Kompetenca e personelit të përfshirë në mirëmbajtje duhet të vendoset në përputhje me procedurat dhe standardet e pranuar nga DPAC-ja.

f) Personi që nënshkruan lejin e mirëmbajtjes ose aprovimin për kthimin në servis duhet të jetë i kualifikuar, sipas standardeve të përcaktuara nga DPAC-ja për personelin e mirëmbajtjes që kryen punën në bazën e mirëmbajtjes.

g) Personeli i mirëmbajtjes dhe stafi i certifikuar duhet të ketë kualifikimet e nevojshme dhe të marrë trajnime të vazhdueshme për punimet dhe përgjegjësitë që ushtron, në përputhje me standardet e përcaktuara nga DPAC-ja. Programi i trajnimit, vendosur nga AMO-ja përmban trajnime për njohuritë dhe nivelet e punës së kryer, duke përfshirë koordinimin me pjesën tjetër të personelit të mirëmbajtjes dhe ekuipazhin e fluturimit.

#### 6.4.1.2. PUSHIMI DHE KUFIZIMET E PUNËS PËR PERSONAT QË KRYEJNË FUNKSIONET E MIRËMBAJTJES TË NJË AMO-je

a) Asnjë person nuk mund të nënshkruajë apo kryejë funksionet e mirëmbajtjes, perderisa ai nuk ka pushuar te paktën 8 (tetë) orë përpara fillimit të punës.

b) Asnjë person nuk mund të caktojë një person tjetër të kryejë funksionet e mirëmbajtjes për avionin më shumë se 12 orë në ditë.

c) Në situatën kur kanë kryerjen e një shërbimi të paparashikuar të një avioni, personat që kryejnë funksionet e mirëmbajtjes mund të vazhdojnë punën për :

1. Mb = 16 orë; ose

2. Mb = 20 orë në 24 orë.

d) Periudhat e parashikuara të punës, të ndjekura nga personi që kryen mirëmbajtjen e avionit, lejohen vetëm nëse ai ka patur një periudhë paraprake pushimin prej 10 orësh .

e) AMO-ja duhet t'i japë personit që kryen funksionet e mirëmbajtjes 24 orë pushim shtesë pas 7 ditëve pune të pandërprerë.

#### 6.4.1.3. DOKUMENTET E STAFIT TE CERTIFIKUAR

a) Një manual procedure për organizmin e mirëmbajtjes të një AMO-je dhe ndonjë pjese të përmirësuar të tij duhet të miratohet nga DPAC-ja.

b) Manuali i procedurave të mirëmbajtjes i AMO-së duhet të specifikojë diapazonin e punës së kërkuar nga AMO-ja në mënyrë që të kënaqë kërkesat e duhura, që avioni apo produkti aeronautik të kthehet në repartin e servisit.

c) Manuali i procedurave dhe manualet e tjera që ai identifikon duhet :

1. të përfshijnë instruksione dhe informacione të nevojshme që të lejojë personelin e ngarkuar për mirëmbajtjen të kryejë detyrat e tij me një shkallë të lartë sigurie;

2. të jetë i ndryshueshëm, të ketë një sistem të tillë, që të lejojë personelin të përcaktojë ndryshimet në statusin e tyre koherent;

3. të ketë datën e ndryshimit të fundit, të shtypur në çdo faqe që përmban ky ndryshim;

4. të mos jetë në kundërshtim me rregullat e aplikuar ose me parashikimet operacionale të AMO-së;

5. të përfshijë referenca nga rregulloret e DPAC-së.

d) AMO-ja duhet të sigurojë një manual procedure mirëmbajtjeje për përdorimin, që të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

1. Një njoftim të nënshkruar nga menaxheri përgjegjës që konfirmon që manuali i procedurave dhe çdo manual tjetër bashkëngjitur përcakton që AMO-ja është në përputhje me këtë udhëzim i hartuar në çdo kohë.

2. Një procedurë për të vendosur dhe mirëmbajtur një listë për të gjithë titujt dhe emrat e personelit menaxhues të pranuar nga DPAC-ja. Lista e personelit duhet të jetë e ndarë nga manuali i procedurave, por duhet të ruhet e gatshme për rishikim nga DPAC-ja.

3. Një listë që përshkruan përgjegjësit dhe detyrat e personelit menaxhues, e cila ka të bëjë me mardhëniet e tij me DPAC-në në emër të AMO-së.

4. Një strukturë organizative që përshkruan përgjegjësitë e personelit menaxhues.

5. Një procedure për vendosjen dhe mirëmbajtjen e dokumentacionit të stafit të certifikuar.

6. Një përshkrim të procedurave të vendosura për kompetencat e personelit të mirëmbajtjes.

7. Një përshkrim të përgjithshëm të burimeve të fuqisë punëtore.

8. Një përshkrim të përgjithshëm të metodave të përdorura për kompletimin dhe ruajtjen e dokumenteve të mirëmbajtjes .

9. Një përshkrim të procedurave për pregatitjen e mirëmbajtjes dhe rrethanave në të cilat kjo është nënshkruar.

10. Një përshkrim, kur është e aplikueshme, të procedurave shtesë të procedurave të mirëmbajtjes që janë në përputhje me kërkesat e një AMO-je tjetër.

11. Një përshkrim të procedurave për të qenë në përputhje me kërkesat dhe informacionet e raportuara nga servisi.

12. Një përshkrim të procedurave për marrjen, përmirësimin dhe shpërndarjen e direktivave të vlefshëmrisë nga prodhuesi.

13. Një përshkrim të përgjithshëm të vendndodhjes së zyrave të tyre, të specifikuar në certifikatën AMO.

14. Një përshkrim të përgjithshëm të diapazonit të punës së AMO-së, që ka të bëjë me zgjerimin e këtij diapazoni.

15. Një procedurë lajmërimi nga AMO-ja, që të përdoret kur kërkohet nga DPAC-ja për ndryshimet e bëra në AMO.

16. Një praktikë përmirësimi nga AMO-ja të manualit të procedurave .

17. Procedura të AMO-së dhe të pranuar nga DPAC-ja, për të siguruar praktika të mira mirëmbajtjeje dhe në përputhje me kërkesat e këtij udhëzimi.

18. Procedurat e AMO-së për të vendosur dhe mbajtur një sistem të pavarur të cilësisë për miratim të procedurave, në përputhje me praktikën e vendosura nga DPAC-ja, për të siguruar praktikën e mira të cilësisë së mirëmbajtjes për vlefshmërinë e avionit dhe të produkteve aeronautike. Ky monitorim duhet të përfshijë sistemin e furnizimit me informacion të menaxherit përgjegjës për të siguruar veprimet korrigjuese. Ky sistem duhet të pranohet nga DPAC-ja.

19. Një listë të operatorëve për të cilat AMO-ja kryen mirëmbajtjen e avionit.

20. Një listë të organizmave që kryejnë mirëmbajtjen në emër të AMO-së.

21. Një listë të vendodhjes së qendrave të mirëmbajtjes së linjës të AMO-së, n.q.s. është e aplikueshme.

#### 6.5.1.2. PROCEDURAT E MIRËMBAJTJES DHE SISTEMI I PAVARUR SIGURIMIT TË CILËSISË

a) AMO-ja duhet të vendosë procedura të pranuar nga DPAC-ja për të siguruar praktika të mira, mirëmbajtjeje dhe përputhje me kërkesat përkatëse të këtij udhëzimi, në mënyrë të tillë që avioni apo produktet aeronautike të jenë mirëmbajtur në servis sipas praktikave të kërkuara.

b) AMO-ja duhet të vendosë një sistem të pavarur të sigurimit të cilësisë, të pranuar nga DPAC-ja për monitorim të procedurave që përputhen me standardet e kërkuara, duke siguruar një sistem të pavarur të inspektimit, duke siguruar që mirëmbajtja është kryer në mënyrë të përshtatshme.

c) Sistemi i sigurimit të cilësisë duhet të përfshijë një procedurë që fillimisht të kodifikojë dhe periodikisht të kryejë kontrolle mbi personat që kryejnë punime në emër të AMO-së.

d) Monitorizimi duhet të përfshijë një sistem furnizimi për personin menaxhues ose të personit direkt përgjegjës për sistemin e cilësisë dhe, së fundi, menaxherit përgjegjës me informacion për të siguruar hapat e nevojshme korrigjues.

e) Procedurat e mirëmbajtjes duhet të mbulojnë të gjitha aspektet e aktivitetit të mirëmbajtjes dhe të përshkruajë standardet sipas të cilave AMO-ja do të punojë. Standardet e avionit, dhe komponentëve të tij, sipas AMO-së dhe operatorit të avionit, duhet të merren në konsideratë.

f) Sistemi i cilësisë duhet të jetë në gjendje të shikojë të gjitha procedurat e mirëmbajtjes, të përshkruar në manualin e procedurave, në përputhje me një program të aprovuar një herë në vit për çdo tip avioni të mirëmbajtur.

g) Sistemi i cilësisë së AMO-së, duhet të verë në dukje që kontrollet janë kryer, gjë që mund të provohet lehtë nga inspektimi i stafit nga DPAC-ja sipas kërkesës. Ky sistem duhet qartësisht të vendosë një kuptim, nëpërmjet të cilit sistemi i auditimit të vëzhgojë në mënyrë të qartë që standardet e papranuara janë komunikuar menaxherit përgjegjës.

#### 6.5.1.3. LISTA E AFTËSIVE

a) Çdo AMO e certifikuar duhet të pregatisë dhe të ruajë një listë të aftësive të aprovuar nga DPAC-ja. AMO-ja nuk mund të kryejë mirëmbajtjen, mirëmbajtjen parandaluese ose modifikim të një produkti aeronautik derisa kjo nuk është regjistruar në listën e aftësive të AMO-së.

b) Lista e aftësive duhet të identifikojë çdo produkt nga prodhimi, modeli, nr. i pjesës, ose i serisë së përcaktuar nga prodhuesi.

c) Një produkt vihet në listën e aftësive në qoftë se ai është në listën e kategorive të certifikuar të AMO-së. AMO duhet të kryejë vetëvlerësimin e saj, për të përcaktuar që ajo ka të gjitha zyrat, pajisjet, materialet, të dhënat teknike, proceset, strehimet dhe personelin e trajnuar të përshtatshëm për kryerjen e punës në produktin aeronautik. Në qoftë se AMO-ja e bën këtë përcaktim, ajo mund të verë atë në listën e aftësive.

d) Dokumenti i vlerësimit duhet të nënshkruhet nga menaxheri përgjegjës dhe duhet të ruhet në dosje nga AMO-ja.

e) Sipas listimit, një produkt shtesë, në listën e aftësive të AMO, duhet të shtohet vetëm me aprovim të DPAC-së.

f) Lista e aftësive duhet të inspektohet nga DPAC-ja.

g) Vetëvlerësimi duhet të verë në dukje premiset për kontroll nga DPAC-ja.  
h) AMO-ja duhet ruajë listën e aftësive dhe vetëvlerësimin për dy vjet, duke filluar nga data e pranimit të tyre nga menaxheri përgjegjës.

#### 6.5.1.4 PRIVILEGJET E NJË AMO-JE

a) Një AMO duhet të kryejë punimet e lejuara, në përputhje me manualin e procedurave të mirëmbajtjes dhe duhet:

1. të mirëmbajë një avion apo produkt aeronautik, për të cilin është certifikuar në vendodhjen e përcaktuar në certifikatën e aprovimit;

2. të mirëmbajë një avion për të cilin është certifikuar, në cdo vendndodhje kur nevojitet, kur avioni nuk mund të mirëmbahet aty;

3. të përshkruajë aktivitetin, në mbështetje të një mbajtësi të AOC-së, kur ky ka kërkuar shërbimin e AMO-së në vendodhje të ndryshme nga ajo e AMO-së dhe AMO-ja ka qenë e certifikuar të mirëmbajë avionin e mbajtësit të AOC-së në vendodhjen e kërkuar nga parashikimet operationale të AMO-së të miratuara nga DPAC-ja.

4. të lëshojë miratimin për kthim në servis, në përputhje me paragrafin a, (1), (3) të këtij nënseksioni, sipas kufizimeve të aplikuara nga AMO-ja.

b) një AMO nuk mund të kontrakttojë një mirëmbajtje, mirëmbajtje parandaluese, modifikim për një kategori të certifikuar produktesh dhe nuk mund të lëshojë një aprovim për kthim në bazën e servisit.

c) AMO-ja mund të mirëmbajë një produkt për të cilin është certifikuar një vendodhje e ndryshme nga ajo e saj nëse:

1. funksioni do të kryhet në të njëjtën mënyrë sikur ai të kryhej në vendodhjen e AMO-së;

2. gjithë personeli i nevojshëm, pajisjet, materialet dhe standardet teknike të aprovuara janë të disponueshme në vendin e punës që do të kryhet;

3. manuali i procedurave të mirëmbajtjes lejon kryerjen e këtyre punimeve në një vendodhje të ndryshme nga ajo e AMO-së.

#### 6.5.1.5. KUFIZIMET PËR AMO-NË

Një AMO mund të mirëmbajë një avion ose produkt aeronautik, për të cilin është aprovuar vetëm nëse disponon të gjitha strehimet, zyrat, pajisjet, veglat, materialet, të dhënat teknike dhe stafin e certifikuar.

#### 6.5.1.6 CERTIFIKATA PËR DALJE SHËRBIMI

a) Kjo certifikatë kërkesat për mirëmbajtje të avionit ose produktit aeronautik është kryer nga AMO-ja, në përputhje me manualin e procedurave të mirëmbajtjes.

b) Çertikata për dalje nga servisi duhet të përmbajë:

1. detajet bazë të mirëmbajtjes së kryer,

2. datën në të cilën mirëmbajtja është kryer,

3. identitetin, duke përfshirë referencat e autorizimit, për AMO dhe stafin që lëshon certifikatën.

#### 6.5.1.7. DOKUMENTET E MIRËMBAJTJES

a) AMO-ja duhet të dokumentojë, në një formë të pranueshme nga DPAC-ja, të gjitha punimet e mirëmbajtjes së kryer.

b) AMO-ja duhet të sigurojë një kopje të certifikatës së daljes nga shërbimi operatorit, së bashku me një kopje të direktivave të vlefshmërisë të përdorura për riparimet, modifikimet e kryera.

c) AMO-ja duhet të ruajë një kopje të dokumenteve të mirëmbajtjes dhe të dhënave të vlefshmerisë për dy vjet, duke nisur nga data kur avioni apo produkti aeronautik ka kryer mirëmbajtje nga AMO-ja.

d) Çdo person që kryen mirëmbajtje, mirëmbajtje parandaluese ose modifikon një avion ose produkt aeronautik duhet të dokumentojë në dokumentacionin teknik të kësaj pjese këto të dhëna :

1. një përshkrim dhe referencë të të dhënave të pranuar nga DPAC-ja të punës së kryer;

2. datën e përfundimit të punimeve;

3. emrin e personit që kryen punimet;

4. n. q. s se puna e kryer mbi avionin, produktin aeronautik është e kënaqshme, firmën, nr. e certifikatës, llojin e certifikatës të mbajtur nga personi që kryen punimet;

5. firmën e autorizuar, numrin e certifikatës AMO dhe llojin e certifikatës së personit që aprovon ose jo kthimin nga servisi të avionit, strukturës, motorrit, helikes, pajisjeve apo

komponenteve;

6. firma vërteton aprovimin për kthim nga shërbimi vetëm të punës së kryer;

7. Për riparim madhor dhe modifikime madhore dokumentimi bëhet në një formular që disponohet nga personi që kryen punimin në mënyrat e përshkruara nga DPAC-ja.

e) Asnjë person nuk mund të deklarojë që mirëmbajtja e kërkuar për avionin apo produktin aeronautik është kompletuar përderisa :

1. duke përdorur metoda teknike dhe praktike të pranuar nga DPAC-ja, ajo është e çmontuar, pastruar, inspektuar, riparuar n.q.s. nevojitet dhe rimontuar;

2. është testuar në përputhje me standardet e aprovuara nga DPAC-ja.

f) Asnjë person nuk mund të deklarojë mirëmbajtjen e kërkuar për një rindërtim të avionit ose të produktit aeronautik përderisa:

1. të çmontohet, pastrohet, inspektohet sipas rregullave;

2. të riparohet kur është e nevojshme ; dhe

3. të montohet dhe të testohet me të njëjtat toleranca dhe limite të një pjese të re, duke përdorur pjesë që e konfirmojnë këtë.

g) Asnjë person nuk mund të aprovojë kthimin nga servisi të një avioni apo produkti: aeronautik që ka kryer mirëmbajtje, mirëmbajtje parandaluese, rindërtim ose modifikim përderisa;

1. është bërë dokumentimi i këtij modifikimi;

2. formulari i riparimit apo i modifikimit të aprovuar nga DPAC-ja është ekzekutuar, sipas praktikave të lejuar nga DPAC-ja.

h) Në qoftë se riparimi rezulton në ndonjë ndryshim në limitet operationale të avionit që përmban manuali i aprovuar i fluturimit, këtë herë këto duhet të vendosen në manual menjëherë, sipas praktikave të pranuar nga DPAC-ja.

i) Personi që aprovon ose jo kthimin nga servisi të avionit ose produktit aeronautik , pas çdo inspektimi të përkryer, në përputhje me këtë udhëzim, duhet të bëjë dokumentimin përkatës në dokumentacionin e mirëmbajtjes në informacionin e mëposhtëm:

1. Firmën e autorizuar, nr. e certifikatës AMO dhe llojin e certifikatës së mbajtur nga personi që aprovon ose jo. Kthimi nga shërbimi të avionit, strukturës, motorrit, helikës apo komponentëve të tjerë.

4. Në qoftë se avioni plotëson kushtet e vlefshmërisë për kthim nga servisi, bëhet deklarata e mëposhtme: Unë vërtetoj që inspektimi i avionit është kryer në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë.

5. Në qoftë se nuk është aprovuar kthimi nga servisi, sepse ka akoma nevojë për punime mirëmbajtje që nuk janë në përputhje me specifikimet e aplikuara, direktivat e vlefshmërisë ose të dhëna të tjera të aprovuara bëhet deklarata e mëposhtme: Unë vërtetoj që avioni është inspektuar, në përputhje me listën e shmangieve të siguruar për operatorin.

6. Në qoftë se një inspektim është kryer sipas një programi inspektimi, dokumentimi duhet të identifikojë programin e kryer dhe përmbajtjen e deklaratave që inspektimi është kryer sipas praktikave dhe procedurave të parashikuara nga ky program.

j) Listimi i shmangieve. N.q.s. personi që kryen një inspektim të kryesuar, sipas këtij udhëzimi gjen që avioni nuk përmbush konditat e vlefshmërisë ose nuk është në përputhje me të dhënat e vlefshmërisë së certifikatës së aplikushme, apo direktivat e vlefshmërisë apo të dhëna të tjera nga të cilat varet vlefshmëria ai duhet ti japë pronarit ose qiramarësit një listë të shtypur të këtyre shmangieve.

#### 6.5.1.8. TË DHËNAT E VLEFSHMËRISË

a) AMO-ja duhet të marrë të gjitha të dhënat e vlefshmërisë për sigurimin e punës së kryer nga DPAC-ja, nga organizimi prodhues i avionit ose çdo organizëm tjetër në shtetin e prodhuesit apo ate të pranuar.

b) Kur AMO-ja modifikon të dhënat e vlefshmërisë të përshkruara në paragrafin (a), në një format të përdorshëm për aktivitetet e saj të mirëmbajtjes, ajo duhet t'i japë DPAC-së ndryshimet në manualin e procedurave të mirëmbajtjes për çdo modifikim të propozuar.

c) Të gjitha të dhënat e vlefshmërisë, të përdorura nga AMO-ja, duhet të ruhen dhe të vihen në dispozicion të të gjithë stafit që kërkon akses për këto të dhëna për kryerjen e detyrave të tij.

#### 6.5.1.9 RAPORTIMI I SITUATAVE

a) AMO-ja duhet të raportojë në DPAC dhe te prodhuesi i avionit çdo problem të identifikuar,

që mund të paraqesë rrezik serioz për avionin.

b) Raportet duhet të bëhen në mënyrë të tillë të pranuar nga DPAC-ja dhe të mbajë të gjitha informacionet e duhura për problemet e njohura nga AMO-ja.

c) Kur AMO-ja është kontraktuar nga mbajtësi i një AOC-ja për të kryer mirëmbajtjen, AMO duhet të raportojë tek mbajtësi i AOC-së çdo problem që ndikon tek avioni apo produkti aeronautik.

d) Raporti duhet bërë sa më shpejt, por sidoqoftë nuk duhet të kalojnë tre ditë nga identifikimi i problemeve që relaton raporti.

#### 6.5.1.10 INSPEKTIMET NGA DPAC-ja (DIA)

Çdo AMO e certifikuar duhet të lejojë DPAC-në të inspektojë nëpërmjet DIA, që AMO-ja apo pjesët përbërëse të saj në çdo kohë të zbatojë pikat e këtij udhëzimi. Rregullimet për mirëmbajtjen, mirëmbajtjen parandaluese ose modifikimet nga kontraktuesi duhet të përfshijnë parashikimet për inspektim nga DIA-ja.

#### 6.5.1.11 STANDARDET E ARRITURA

a) Çdo AMO që kryen mirëmbajtje, mirëmbajtje parandaluese, modifikime për një operator sipas një programi të miratuar duhet ta kryejë atë në përputhje të plotë me mandatin e operatorit.

b) Çdo AMO duhet të kryejë mirëmbajtjen dhe operacionet e modifikimit, në përputhje të plotë me praktikën e pranuar nga DPAC-ja dhe duhet të kryejë këtë mirëmbajtje korrekt, sipas manualit të prodhuesit për servis, instruksioneve dhe buletineve të shërbimit, që relatojnë në artikullin që do riparohet apo modifikohet.

c) Çdo AMO me kategorizimin për avioniken, duhet të kryejë punimet me praktikën e pranuar për sistemin kompjuterik të këtij udhëzimi dhe duhet të përdorin materiale, që konfirmojnë që specifikimet janë kryer sipas kategorizimeve përkatëse. Ajo duhet të përdorë pajisje testuese, laboratore, standarde, metoda testimi, modifikime dhe kalibrime, që janë konform me specifikimet e prodhuesit apo specifikimet e aprovuara për të siguruar praktika të mira në mirëmbajtjen e sistemit avionik.

Ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil, për të nxjerrë rregulla dhe procedura specifike në lidhje me bazat e organizimit të mirëmbajtjes, në përputhje me këtë udhëzim.

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I TRANSPORTEVE

**Viktor Doda**

REPUBLIC OF ALBANIA  
MINISTRY OF TRANSPORT  
REPUBLIKA E SHQIPERISE  
MINISTRIA E TRANSPORTEVE  
DGCA / DPAC  
DIA / DAI

Maintenance Organisation Specific Operating Provisions  
Përgatitja e operimeve specifike të organizimit të mirëmbajtjes.  
( Continuation )  
( Vazhdushmëria )

Limitations:

Kufizimet :

The ratings (s) set forth on maintenance Organization Certificate Number is/are limited to the following :

Kufizimet për AMO për kategoritë e mëposhtme:

Delegated Authorities :

Drejtori I DIA-s

Date :Accountable Manager:

Data:Menagjeri përgjegjës :

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Date issued or revised :  
Data e rishikimit :

Authority :  
Drejtori i përgjithshem :

---

Title:  
Funksioni: