

URDHËR
Nr. 151, datë 9.4.2014

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR
KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT
ADMINISTRATIVE PËR OPERIMET AJRORE**

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”, i ndryshuar, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian 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 Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit europian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”.

2. Dispozitat e kësaj rregulloreje kanë përparësi mbi dispozitat me të njëjtin objekt të parashikuara ndryshe në urdhrat dhe udhëzimet e mëparshme.

3. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

**MINISTRI I TRANSPORTIT
DHE INFRASTRUKTURËS
Edmond Haxhinasto**

RREGULLORE
**PËR KËRKESAT TEKNIKE DHE PROCEDURAT
ADMINISTRATIVE PËR OPERIMET AJRORE**

Neni 1

Përmbajtja dhe synimi

1. Kjo rregullore përcakton rregullat e detajuara për operimet e transportit ajror tregtar me aeroplanë dhe helikopterë, duke përfshirë inspektimet e avionëve të operatorëve nën mbikëqyrjen e një shteti tjetër, kur ulen në aerodromet e Republikës së Shqipërisë.
2. Kjo rregullore, gjithashtu, përcakton rregullat e detajuara për kushtet e lëshimit, mbajtjes, kufizimit, pezullimit ose revokimit të certifikatave të operatorit të mjetit fluturues referuar nenit 4(1)(b) dhe (c) të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, për operimet e transportit ajror tregtar, privilegjet dhe përgjegjësitë e zotëruesve të certifikatave, gjithashtu, kushtet nën të cilat operimet duhet të ndalohen, kufizohen ose të jenë subjekt i kushteve të caktuara në interes të sigurisë.

3. Kjo rregullore nuk aplikohet për operimet ajrore, të cilat përfshihen në objektin e nenit 1(2) (a) të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

Neni 2
Përkufizime

Për qëllime të kësaj rregulloreje:

1. “Operime të transportit ajror tregtar (CAT)” nënkuptojnë operimet tregtare të mjetit fluturues për transport pasagjerësh, mallrash ose poste për shpërbllim apo faktorë të tjerë me vlerë.
2. “Aeroplanët e performancës të klasit B” nënkuptojnë aeroplanët me motorë me helika, me konfigurim operacional maksimal me 9 ndenjës pasagjerësh ose më pak, dhe me peshë maksimale ngritjeje 5700 kg ose më pak.
3. “Vendndodhje për interesin publik (PIS)” kuptohet një vendndodhje posaçërisht për operimet, në përdorim të interesit publik.
4. “Operim në performancë klasi 1” nënkupton një operim në të cilin, në rast të një defekti kritik të motorit, helikopteri është në gjendje të ulët brenda distancës së ndaluar për ngritje ose të vazhdojë fluturimin e sigurt drejt një zone të përshtatshme uljeje, në varësi të kohës së defektit.
5. “Marrëveshje shumëpalëshe” është marrëveshja shumëpalëshe, shtojcat dhe protokollit I i saj, për krijimin e Zonës së Përbashkët Europiane të Aviacionit (ZPEA), e ratifikuar me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare të tij, të 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, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe misionit administrativ të përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, “Për krijimin e një zone të përbashkët të Aviacionit Europian”, në vijim referuar si marrëveshja shumëpalëshe.
6. EASA Working Arrangement - Marrëveshja e Punës me Agjencinë Europiane për Sigurinë në Aviacion do të thotë marrëveshja e nënshkruar dhe rishikuar rast pas rasti, mes Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar dhe Agjencisë Europiane për Sigurinë në Aviacion, për bashkëpunim të ndërsjellë, në kuadër të asocimit të RSH-së në EASA.
7. EASA - Agjencia Europiane për Sigurinë në Aviacion

Përkufizimet shtesë paraqiten në shtojcën I për qëllime të aneksit II deri në V.

Neni 3
Kapacitetet e mbikëqyrjes

1. Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti kompetent, me kompetencat e nevojshme dhe përgjegjësitë, që i caktohen për certifikimin dhe mbikëqyrjen e personave dhe organizatave, subjekt i udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullave zbatuese të tij.

2. Nëse më shumë se një njësi si autoritet kompetent caktohet me ligj:

- Fushat e kompetencave të çdo autoriteti do të përcaktohen qartë në aspektin e përgjegjësisë dhe kufizimit gjeografik; dhe

- Koordinimi do të vendoset mes këtyre njësive për të siguruar mbikëqyrje efektive të të gjitha organizatave dhe personave që parashikohen nga udhëzimi i ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat e tij zbatuese me detyrat e tyre përkatëse.

3. Të gjitha masat e nevojshme do të merren që të sigurohet se Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, ka kapacitetin e nevojshëm për të siguruar mbikëqyrjen e të gjithë personave dhe organizatave të mbuluara nga programi i tyre i mbikëqyrjes, duke përfshirë edhe burime të mjaftueshme për të përmbushur kërkesat e kësaj rregulloreje.

4. Personeli i Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar nuk duhet të kryejë veprimtari mbikëqyrëse, kur ka prova se kjo mund të rezultojë direkt ose indirekt në një konflikt interesi, veçanërisht në lidhje me interesat familjare apo financiare.

5. Personelit të autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, për të kryer certifikimin dhe/ose detyrat e mbikëqyrjes, i jepet e drejta për të kryer të paktën detyrat e mëposhtme:

a) Shqyrtimin e regjistrave, të dhënave, procedurave dhe çdo materiali tjetër përkatës për zbatimin e certifikimit dhe/ose detyrat e mbikëqyrjes;

b) Mbajtjen e kopjeve ose ekstrakteve nga regjistrat e këtyrë, nga të dhënat, procedurat dhe materialet e tjera;

c) Pyetje për një shpjegim verbal në vend;

d) Hyrje në godinat (objektet) përkatëse, bazat operative ose mjetet e transportit;

e) Kryerje të auditeve, investigimeve, vlerësimeve, inspektimeve, duke përfshirë inspektimet në vendqëndrim dhe inspektime të paparalajmëruara;

f) Marrjen e masave zbatuese ose iniciativës për këto lloj masash.

6. Detyrat sipas paragrafit 5, duhet të kryhen në përputhje me dispozitat ligjore të Republikës së Shqipërisë.

Neni 4

Inspektimet në vendqëndrim (RAMP)

Inspektimet e avionëve në vendqëndrim, të operatorëve që janë nën mbikëqyrjen e një shteti tjetër, qoftë i ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe, ose të një vendi që është shtet anëtar i BE-së ose, të një shteti që nuk është shtet anëtar i BE-së, duhet të kryhen në përputhje me nënpjesën RAMP të aneksit II.

Neni 5

Operimet ajrore

1. Operatori duhet të operojë me avion vetëm për qëllime transporti ajror tregtar (CAT), siç është specifikuar në anekset III dhe IV.

2. Operatorët CAT duhet të pajtohen me dispozitat përkatëse të aneksit V kur operojnë:

a) Aeroplanët dhe helikopterët që përdoren për:

i) operime duke përdorur navigim me performancë bazë (PBN);

ii) operime në përputhje me specifikimet e navigimit me performancë minimale (MNPS);

iii) operime në hapësirën ajrore me reduktim minimal të ndarjes vertikale (RVSM);

iv) operime me shikueshmëri të ulët (LVO);

b) Aeroplanët dhe helikopterët që përdoren për transportin e mallrave të rrezikshme (DG);

c) Aeroplanë me dy motorë që përdoren për operime të gjata (ETOPS) në transportin ajror tregtar;

d) Helikopterë që përdoren për transport ajror tregtar me sistem ndihmës për shikim natën (NVIS);

e) Helikopterë që përdoren për transport ajror tregtar për operime me çikrik (vinç) (HHO);

f) Helikopterë që përdoren për transport ajror tregtar për operime të shërbimit të urgjencës mjekësore (HEMS).

Neni 6

Përjashtime

1. Operimet CAT, që fillojnë dhe mbarojnë në të njëjtin aerodrom/bazë operimi me aeroplanë performance klasi B ose helikopterë jekompleksë, nuk do të jenë subjekte për t'u pajtuar me anekset III dhe IV.

Megjithatë, ato duhet të jenë subjekt i parashikimeve përkatëse, për pikat si vijon:

a) Për aeroplanët, aneksi III i urdhrin të ministrit nr. 92, datë 28.9.2011 "Për miratimin e rregullores mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil" dhe përjashtimet përkatëse kombëtare të bazuara në vlerësimet e rrezikut të sigurisë, të kryera nga autoritetet kompetente;

b) Për helikopterët, kërkesat kombëtare në fuqi.

2. Qëllimisht i lënë bosh.

3. Duke shmangur nenin 5 (1), fluturimet që lidhen me futjen apo modifikimin e tipit të avionëve, të kryera nga organizatat e projektimit apo ato të prodhimit brenda qëllimit të privilegjeve të tyre, do të vazhdojnë të operojnë nën kushtet e përcaktuara në ligjet kombëtare të shtetit të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

4. Pa kundërshtuar nenin 5, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vazhdojë të kërkojë miratim të veçantë dhe kërkesa shtesë lidhur me procedurat operacionale, pajisjet, kualifikimin dhe trajnimin e ekuipazhit të helikopterëve për operacionet CAT në det të hapur, në përputhje me legjislacionin kombëtar. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të njoftojë Komisionin dhe Agjencinë Europiane të Sigurisë Ajrore për kërkesat shtesë të aplikuar për miratimet e veçanta. Këto kërkesa nuk duhet të jenë më pak kufizuese se ato të anekseve III dhe IV.

5. Me përjashtime nga CAT.POL.A.300 (a) të aneksit IV, aeroplanët me një motor, kur përdoren në operacionet CAT, gjatë natës ose në kushtet e instrumenteve meteorologjike (IMC) duhet të operojnë sipas kushteve të përcaktuara në përjashtimet ekzistuese dhënë nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 92, datë 28.9.2011 "Për miratimin e rregullores mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil".

Çdo ndryshim, në funksionimin e këtyre avionëve, që ndikon në kushtet e përcaktuara në këto përjashtime, duhet t'i njoftohet Komisionit dhe Agjencisë Europiane të Sigurisë Ajrore përpara se të zbatohet ndryshimi. Komisioni dhe Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore vlerëson ndryshimin e propozuar në përputhje me EC Regulation 216/20018 transpozuar në legjislacionin tonë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil". Ky vlerësim do të përqendrohet në faktin nëse përjashtimet e bëra dhe njoftuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar janë më pak kufizuese se rregullat e aplikueshme të BE-së, dhe brenda një muaji nga njoftimi, do të lëshohet një rekomandim mbi faktin nëse këto përjashtime përputhen me rregullat e përgjithshme të sigurisë të EC Regulation 216/20018, transpozuar në legjislacionin tonë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, ose rregulla të tjera të komunitetit. Nëse një përjashtim nuk përputhet me objektivat e përgjithshëm të sigurisë të EC Regulation 216/20018, transpozuar në legjislacionin tonë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, Komisioni vendos të mos e lejojë përjashtimin dhe AAC për rrjedhojë do të tërheqë përjashtimin në fjalë.

6. Operacionet ekzistuese të helikopterëve për në ose nga një vendndodhje për interes publik (PIS) mund të kryhen në shmangie ligjore të CAT.POL.H.225 të aneksit IV, sa herë që madhësia e PIS, ambienti me pengesa apo helikopteri nuk lejon pajtueshmëri me kërkesat për operime të performancës së klasës 1. Operacione të tilla do të kryhen sipas kushteve të përcaktuara nga Republika e Shqipërisë, e cila do të njoftojnë Komisionin dhe Agjencinë Europiane të Sigurisë Ajrore për kushtet që po zbatohen.

Neni 7

Certifikata e operatorit ajror

1. Certifikatat e operatorit ajror (AOC) lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, ose shteti i ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, për operatorët CAT me aeroplan, para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, e në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 92, datë 28.9.2011 "Për miratimin e rregullores mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil", ose EU Regulation 3922/91, duhet të konsiderohen si të lëshuara në përputhje me këtë rregullore.

Megjithatë, jo më vonë se data 28 tetor 2014:

a) Operatorët duhet të përshtatin sistemin e tyre të menaxhimit, programet e trajnimeve, procedurat dhe manualët, në mënyrë që të jenë në përputhje me anekset III, IV dhe V;

b) Certifikatat e operatorëve ajrorë (AOC) duhen të zëvendësohen nga certifikata të lëshuara në përputhje me aneksin II të kësaj rregulloreje.

2. AOC-të e lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, ose ai i një shteti të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, për operatorët CAT të helikopterëve, para zbatimit të kësaj rregulloreje, duhet të konvertohen në AOC në përputhje me këtë rregullore, me anë të një raporti të konvertimit të hartuar nga AAC që

lëshon AOC, në këshillim me Agjencinë Europiane të Sigurisë Ajrore (EASA).

Raporti i konvertimit duhet të përshkruajë:

a) Kërkesat kombëtare mbi bazën e të cilave janë lëshuar AOC-të;

b) Shtirjen e privilegjeve që i janë dhënë operatorëve;

c) Ndryshimet mes kërkesave kombëtare mbi bazën e të cilave janë lëshuar AOC-të dhe kërkesat e anekseve III, IV dhe V, së bashku me një tregues se si dhe kur do të jetë e nevojshme për operatorët sigurimi i plotë i pajtueshmërisë me këto anekse.

Raporti i konvertimit duhet të përfshijë një kopje të të gjitha dokumenteve të nevojshme për të demonstruar elementet e përcaktuara në pikat "a" deri në "c", duke përfshirë kopjet e kërkesave përkatëse kombëtare dhe procedurave.

Neni 8

Kufizimet e kohës së fluturimit

Kufizimet e kohës së fluturimit dhe të detyrës duhet të jenë subjekt i parashikimeve si vijon:

a) Për aeroplanët, neni 8 (4) dhe nënpjesa Q e aneksit III të urdhrin të ministrit nr. 92, datë 28.9.2011 "Për miratimin e rregullores mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil";

b) Për helikopterët, kërkesat përkatëse kombëtare në fuqi.

Neni 9

Lista minimale e pajisjeve

Lista minimale e pajisjeve (MEL) miratuar para zbatimit të kësaj rregulloreje nga shteti i operatorit ose regjistrin, sipas rastit, konsiderohet e miratuara në pajtim me këtë rregullore dhe mund të vazhdojë të përdoret nga operatori që ka marrë miratimin.

Pas zbatimit të kësaj rregulloreje, çdo ndryshim i MEL do të kryhet në përputhje me ORO.MLR.105 të aneksit III.

Neni 10

Hyrja në fuqi

1. Kjo rregullore hyn në fuqi pas botimit të saj në Fletoren Zyrtare.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të zbatojë dispozitat e anekseve I deri V, pas datës 28 tetor 2014.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojë Komisionin dhe Agjencinë Europiane të Sigurisë Ajrore (EASA) lidhur me datën e zbatimi të kësaj rregulloreje.

Njoftimi do të përshkruajë arsyet për shmangien ligjore dhe kohëzgjatjen e saj, si dhe programin e implementimit që përmban veprimet e parashikuara dhe në lidhje me kohën.

Kjo rregullore është detyruese në tërësinë e saj dhe drejtpërdrejt e zbatueshme në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë.

ANEKSI I

PËRKUFIZIMET PËR TERMAT E PËRDORUR NGA ANEKSET II DERI TEK V

Për qëllime të kësaj rregulloreje, do të zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1. “Distanca e disponueshme për ndalimin e akselerimit (ASDA)” nënkupton gjatësinë e disponueshme për vullin e ngritjes plus gjatësinë e rrugës së ndalimit, nëse një brez i tillë deklarohet si i disponueshëm nga shteti i aerodromit dhe është në gjendje të durojë peshën e aeroplanit nën kushtet operacionale ekzistuese.

2. “Mjetet e pranueshme të pajtueshmërisë” (AMC) nënkupton një standard jo të detyrueshëm, i përshtatur nga EASA, për të ilustruar mjetet për të arritur pajtueshmërinë me Regulation (EC) No 216/2008, transpozuar në legjislacionin tonë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij.

3. “Listë-kontrolli i pranimi” nënkupton një dokument të përdorur për të ndihmuar në kryerjen e një kontrolli mbi pamjen e jashtme të pakove të mallrave të rrezikshme dhe dokumenteve të lidhura me to për të përcaktuar përputhshmëri me të gjitha kërkesat e duhura.

4. “Aerodrom i përshtatshëm” nënkupton një aerodrom në të cilin mund të operohet avioni, duke marrë parasysh kërkesat e aplikueshme të performancës dhe karakteristikat e pistës.

5. Për qëllime të klasifikimit të pasagjerëve:

a) “I rritur” nënkuptohet një person i moshës 12 vjeç e sipër;

b) “Fëmijë” nënkuptohen personat e moshës prej 2 vjeç dhe më sipër, por më të vegjël se 12 vjeç;

c) “Foshnjë” nënkuptohet një person nën moshën 2 vjeç.

6. “Aeroplan” nënkuptohet një avion me motor, me krahë fiks, më i rëndë se ajri, që qëndron në fluturim nëpërmjet reagimit të ajrit në krahët e tij.

7. “Sistem imazhi viziv për natën (NVIS)” nënkupton, në rastin e operimeve NVIS, ajo pjesë e rregullave vizuale të fluturimit (VFR) që performohet natën kur një anëtar i ekuipazhit përdor syze për vizion natën (NVG).

8. “Avion” nënkupton një makinë e cila mund të qëndrojë në atmosferë nga reagimi i ajrit përveç reagimeve të ajrit ndaj sipërfaqes së tokës.

9. “Mjete alternative pajtueshmërie” nënkupton ato mjete që propozojnë një alternativë për AMC ekzistuese ose ato që propozojnë mjete të reja për të krijuar pajtueshmëri me Regulation (EC) No 216/2008, transpozuar në legjislacionin tonë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat zbatuese të tij, për të cilat nuk janë miratuar nga Agjencia AMC të lidhura me to.

10. “Kundër-ngjirje”, në rastin e procedurave në tokë, nënkupton një procedurë që garanton mbrojtje kundër formimit të ngrirjes apo akullit, si dhe akumulimit të borës në sipërfaqet e avionit për një periudhë të kufizuar kohe (kohës së pritjes në pistë).

11. “Anëtar i ekuipazhit të kabinës” nënkupton një anëtar të kualifikuar të ekuipazhit, përveç ekuipazhit të fluturimit apo ekuipazhit teknik, i cili caktohet nga operatori për të kryer detyra të lidhura me sigurinë e pasagjerëve dhe fluturimit gjatë operimeve.

12. “Operim afrimi kategoria I (CAT I)” nënkupton një afrim preciz instrumental dhe ulje me përdorimin e një sistemi uljeje instrumentale (ILS), sistem uljeje mikrovalë (MLS), GLS (sistem të përfortuar uljeje me sistem navigimi

satelitor global (GNSS/GBAS)), radar afrimi preciz (PAR) ose GNSS që përdor një sistem të përfortuar uljeje (SBAS) me një lartësi vendimi (DH) jo më të ulët se 200 ft dhe një diapazon vizual të pistës (RVR) jo më pak se 500 m për aeroplanët dhe 500 m për helikopterët.

13. “Operime kategoria II (CAT II)” nënkupton një operim afrimi dhe uljeje precize instrumentale ku përdoren ILS ose MLS me:

a) DH nën 200 ft, por jo më poshtë se 100 ft; dhe

b) RVR jo më pak se 300 m;

14. “Operime kategoria IIIA (CAT IIIA)” nënkupton një operim afrimi dhe uljeje precize instrumentale ku përdoren ILS dhe MLS me:

a) DH nën 100 ft; dhe

b) RVR jo më pak se 200 m.

15. “Operime kategoria IIIB (CAT IIIB)” nënkupton një operim afrimi dhe uljeje precize instrumentale ku përdoren ILS dhe MLS me:

a) DH nën 100 ft, ose pa DH; dhe

b) RVR më pak se 200 m, por jo më pak se 75 m.

16. “Kategoria A për helikopterët” nënkupton një helikopter me shumë motorë, të projektuar me karakteristika izolimi të motorëve dhe sistemeve të specifikuar në kodet e vlefshmërisë ajrore, të aplikueshëm dhe në gjendje për operime ku përdorin të dhëna për ngritje dhe ujë të planifikuar për një koncept të dështimit të motorit që garanton sipërfaqen e duhur të caktuar dhe aftësitë e duhura të performancës për vazhdimin e fluturimit të sigurt apo për një ngritje të dështuar në rast të dështimit të motorit.

17. “Kategoria B për helikopterët” nënkupton helikopterët me një motor ose me shumë motorë, që nuk përputhen me standardet e kategorisë A. Helikopterët e kategorisë B nuk kanë kapacitet të garantuar për të vazhduar fluturim të sigurt në rast të dështimit të motorit, dhe bëhet një ulje e detyrueshme e paplanifikuar.

18. “Specifikimet e certifikimit (CS)” nënkupton standarde teknike të miratuara nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore, të cilat tregojnë mjete përputhshmërie me Regulation (EC) No 216/2008, transpozuar në legjislacionin tonë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij dhe të cilat mund të përdoren nga një organizatë për qëllime certifikimi.

19. “Rrotullim” nënkupton fazën vizuale të një afrimi instrumental për ta sjellë avionin në pozicion për ulje në një pistë/FATO, që nuk është e përshtatshme për afrim të drejtpërdrejtë.

20. “Brezi i lirë” nënkupton një hapësirë drejtkëndore në tokë apo ujë nën kontrollin e Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, e zgjedhur ose e përgatitur si një hapësirë e përshtatshme mbi të cilën një aeroplan mund të kryejë një pjesë të marrjes fillestare të lartësisë deri në një lartësi të specifikuar.

21. “Baza e reve” nënkupton lartësinë e bazës së resë më të ulët të vëzhguar apo parashikuar në afërsi të aerodromit apo bazës operative apo brenda zonës së specifikuar për operim, normalisht e matur mbi nivelin e aerodromit ose, në rast të operimeve në det të hapur, mbi nivelin e detit.

22. “Ndarje kodi” nënkupton një marrëveshje nëpërmjet së cilës një operator vendos kodin e tij të caktuar në një

fluturim të operuar nga një operator tjetër dhe shet bileta për atë fluturim.

23. “Zonë e banuar” nënkupton, në lidhje me një qytet apo zonë të banuar, çdo zonë, e cila kryesisht përdoret për qëllime rezidenciale, tregtare ose prodhuese.

24. “Pistë e kontaminuar” nënkupton një pistë prej së cilës më shumë se 25 % e sipërfaqes brenda gjatësisë dhe gjerësisë së kërkuar është e mbuluar me:

a) Ujë më shumë se 3 mm (0,125 in) thellësi apo llucë, ose dëborë e shkrirë, ekuivalente me më shumë se 3 mm (0,125 in) ujë;

b) Dëborë të ngjeshur në një masë solide, e cila reziston ngjeshjen e mëtejshme, e cila nuk shqitet ose del në copa të mëdha në rastin e pastrimit (dëborë kompakte);

c) Akull, përfshirë dhe brymën.

25. “Karburant për emergjenca” nënkupton karburantin e kërkuar për të kompensuar faktorët e paparashikuar, të cilët mund të ndikojnë në konsumimin e karburantit për në aerodromin e destinacionit.

26. “Afrimi final me humbje lartësie të vazhduar (C DFA)” nënkupton një teknikë, konsistente me procedurat e afrimit të stabilizuar, për fluturim në segmentin e afrimit final të një procedure afrimi instrumental jopreciz si një humbje e vazhduar e lartësisë, pa nivelim, nga një lartësi mbi atë të afrimit fiks deri në një pikë rreth 15 m (50 ft) mbi pragun e pistës së uljes ose deri në një pikë ku duhet të fillojë ngritja e hundës për llojin e avionit me të cilin fluturohet.

27. “Vizibilitet meteorologjik i konvertuar (CVM)” nënkupton një vlerë, ekuivalente me një RVR, e cila derivohet nga vizibiliteti meteorologjik i raportuar.

28. “Anëtar ekuipazhi” nënkupton një person të caktuar nga operatori për të kryer detyra në bordin e një avionit.

29. “Fazat kritike të fluturimit” në rastin e aeroplanëve nënkupton vullin për ngritje, trajektoren e ngritjes, afrimin final, kalimin në rreth të dytë, uljen, përfshirë dhe rulimin, ose çdo fazë tjetër të fluturimit, siç mund të përcaktohet nga komandanti.

30. “Fazat kritike të fluturimit” në rastin e helikopterëve nënkupton rulimin, varjen, ngritjen, afrimin final, kalimin në rreth të dytë, uljen ose çdo fazë tjetër të fluturimit, siç mund të përcaktohet nga komandanti.

31. “Pistë e lagësht” nënkupton një pistë ku sipërfaqja nuk është e thatë, por kur lagështira në të nuk jep shkëlqim.

32. “Mallrat e rrezikshme (DG)” nënkupton artikuj ose substanca, të cilat janë në gjendje të përbëjnë rrezik për shëndetin, sigurinë, pronën ose ambientin dhe të cilat tregohen në listën e mallrave të rrezikshme në instruksionet teknike ose të cilat klasifikohen sipas atyre instruksioneve.

33. “Aksident me mallra të rrezikshme” nënkupton një ndodhi të lidhur me mallrat e rrezikshme dhe transportin e tyre nga ajri, i cili rezulton në një dëmtim fatal ose serioz të një personi apo dëmtim madhor të pronës.

34. “Incident me mallra të rrezikshme” nënkupton:

a) Një ndodhi përveç aksidentit me mallra të rrezikshme të lidhura me mallrat e rrezikshme dhe me transportin e tyre nga ajri, jo domosdoshmërisht të ndodhur në bordin e një avionit, e cila rezulton në dëmtim të një personi apo prone, në zjarr, thyerje, derdhje, rrjedhje të lëngut apo rrezatimi ose

dhe evidenca të tjera, të cilat tregojnë se integriteti i paketimit nuk është mirëmbajtur;

b) Çdo ndodhi e lidhur me transportin e mallrave të rrezikshme, e cila rrezikon seriozisht një avion apo personat në bordin e tij.

35. “Shkrirje e akullit” në rastin e procedurave në tokë, nënkupton një procedurë me të cilën hiqet nga sipërfaqja e avionit akulli ose dëborë e shkrirë, me qëllim që të mos ketë sipërfaqe të kontaminuara.

36. “Pika e përcaktuar pas ngritjes (DPATO)” nënkupton pikën, brenda fazës së ngritjes dhe marrjes së lartësisë fillestare, para së cilës nuk sigurohet kapaciteti i helikopterit për të vazhduar fluturimin me një motor kritik jofunksional dhe mund të kërkohej ulje e detyrues.

37. “Pika e përcaktuar para uljes (DPBL)” nënkupton pika brenda fazës së afrimit dhe uljes, pas së cilës nuk sigurohet kapaciteti i helikopterit për të vazhduar fluturimin, me një motor kritik jofunksional, dhe mund të kërkohej ulje e detyrues.

38. “Distanca DR” nënkupton distancën horizontale që ka përshkuar helikopteri nga një pikë e fundit e distancës së disponueshme për ngjitjen.

39. “Marrëveshje qiraje e thatë” nënkupton një marrëveshje midis sipërmarrjeve me të cilat operohet avioni nën AOC e qiramarrësit.

40. “Pesha operuese e thatë” nënkupton peshën totale të avionit gati për një lloj operimi, përjashtuar karburantin e përdorshëm dhe ngarkesën e trafikut.

41. “Pistë e thatë” nënkupton një pistë e cila nuk është e lagur apo e kontaminuar, dhe përfshin ato pista të shtruar, të cilat janë përgatitur specifikisht me shtresë poroze dhe mirëmbahen për veprim frenues efektivisht të thatë kur ka lagështi në të.

42. “Zona e ngritur e afrimit final dhe ngritjes (FATO e ngritur)” nënkupton një FATO të paktën 3 m mbi sipërfaqen rrethuese.

43. “Aerodrom alternativ në rrugë (ERA)” nënkupton një aerodrom përgjatë rrugës së fluturimit, i cili mund të kërkohej në një fazë planifikimi.

44. “Sistemi viziv i përforcuar (EVS)” nënkupton një sistem për të treguar imazhe elektronike në kohë reale të ambientit të jashtëm, të cilat merren nëpërmjet sensorëve të imazhit.

45. “Zona e afrimit final dhe e ngritjes (FATO)” nënkupton një zonë të përcaktuar për operimet me helikopterë, mbi të cilën përmbushen faza finale e manovrës së afrimit për varje ose ulje, dhe nga e cila niset manovra e ngritjes. Në rastin e helikopterëve që operojnë në klasin 1 të performancës, zona e përcaktuar përfshin zonën e disponueshme në rast të ngritjes së dështuar.

46. “Monitorimi i të dhënave të fluturimit (FDM)” nënkupton përdorimin proaktiv dhe jondëshkimor të të dhënave digjitale të fluturimit nga operimet rutinë për të përmirësuar sigurinë në aviacion.

47. Pajisje simulimi për trajnim fluturimi (FSTD), nënkupton një pajisje trajnimi, e cila është:

a) Në rastin e aeroplanëve, një simulator i plotë fluturimi (FFS), një pajisje trajnimi fluturimi (FTD), një trajnerues për procedurat e fluturimit dhe navigimit (FNPT), ose një pajisje trajnimi për instrumentet bazë (BITD);

b) Në rastin e helikopterëve, një simulator i plotë fluturimi (FFS), një pajisje trajnimit fluturimi (FTD), ose një trajnerues për procedurat e fluturimit dhe navigimit (FNPT).

48. “Aerodrom karburanti ERA” nënkupton një aerodrom ERA të përzgjedhur për qëllim të uljes së sasisë së karburantit emergjent.

49. “Sistemi i uljes GBAS (GLS)” nënkupton një afrimi për ulje që përdor informacionin e sistemit satelitor global të navigimit të bazuar në tokë (GNSS/GBAS) për të siguruar udhëzime për avionin, të bazuara në pozicionin lateral dhe vertikal të tij GNSS. Ky sistem përdor referenca gjeometrike të lartësisë për rrëshqitjen në afrimin final.

50. “Personelin e shërbimit emergjent në tokë” nënkupton çdo personel të shërbimit emergjent në tokë (si: policët, zjarrfikësit etj.) të përfshirë në shërbimet mjekësore emergjente me helikopter (HEMS) dhe detyrat e të cilëve janë të çdo lloji në lidhje me operimin e helikopterit.

51. “Bllokimi i avionit në tokë” nënkupton ndalimin e një avioni për t’u ngritur dhe marrjen e hapave të tillë të nevojshëm për ta mbajtur atë në tokë.

52. “Ekrani i përpamë (HUD)” nënkupton një sistem tregues, i cili shfaq informacionin e fluturimit në pozicionin e shikimit përpara pilotit duke mos penguar fushëpamjen e tij jashtë avionit apo shikimin e pilotit në asnjë drejtim.

53. “Sistem udhëzues i uljes (HUDLS)” nënkupton sistemin ajror që jep udhëzime për pilotin gjatë afrimit dhe uljes dhe/ose procedurën e kalimit në rreth të dytë. Ai përfshin të gjithë sensorët, kompjuterët, mjetet e burimit energjik, treguesit dhe kontrollet.

54. “Helikopter” nënkupton një avion më të rëndë se ajri, i cili qëndron në fluturim kryesisht nga reagimet e ajrit në një ose më shumë rotorë në akse vertikale.

55. “Anëtar ekuipazhi për operime ngritëse me helikopter (HHO)” nënkupton një anëtar ekuipazhi teknik, i cili kryen detyrat e caktuara në lidhje me operimin ngritës.

56. “Platformë helikopteri”, nënkupton një FATO e ndodhur në një strukturë detare ose lundruese.

57. “Anëtar ekuipazhi HEMS” nënkupton një anëtar ekuipazhi teknik, i cili është caktuar në një fluturim HEMS për qëllime të dhënies së ndihmës të çdo personi në nevojë, të asistencës mjekësore në bordin e helikopterit dhe i cili asiston pilotin gjatë misionit.

58. “Fluturim HEMS” nënkupton një fluturim me helikopter që operon me një aprovim HEMS, qëllimi i të cilit është të ofrojë asistencë mjekësore emergjente, ku është thelbësor transporti i menjëhershëm dhe i shpejtë, duke mbajtur në bord:

a) Personel mjekësor;

b) Pajisje mjekësore;

c) Persona të sëmurë apo të plagosur, si dhe persona të tjerë të përfshirë.

59. “Bazë operative HEMS” nënkupton një aerodrom në të cilin mund të qëndrojnë në gatishmëri anëtarët e ekuipazhit dhe helikopterë për operime HEMS.

60. “Vend operativ HEMS” nënkupton një vend të zgjedhur nga komandanti gjatë një fluturimi HEMS për operime me varje, për ulje dhe ngritje.

61. “Fluturim HHO” nënkupton një fluturim nga një helikopter që operon nën një miratim HHO, qëllimi i të cilit

është të kryejë transferimin e personave dhe/ose ngarkesës nëpërmjet një ganxhë të varur.

62. “HHO në det” nënkupton një fluturim nga një helikopter që operon nën një miratim HHO, qëllimi i të cilit është të kryejë transferimin e personave dhe/ose ngarkesës nëpërmjet një ganxhe të varur nga ose te një mjet lundrimi apo një strukturë në det të hapur.

63. “Pasagjer HHO” nënkupton një person i cili transferohet nëpërmjet një ganxheje helikopteri.

64. “Baza HHO” nënkupton një zonë të specifikuar në të cilën një helikopter kryen transferim të ngarkesave të varura.

65. “Koha e pritjes (HoT)” nënkupton kohën e parashikuar që lëngu kundërngirjes do të ndalojë formimin e akullit dhe ngrirjes dhe akumulimin e dëborës në sipërfaqet e mbrojtura të një aeroplani.

66. “Ambient i papërshtatshëm”, nënkupton:

a) Një ambient në të cilin:

i) nuk mund të bëhet një ulje e detyruar për shkak të sipërfaqes së papërshtatshme;

ii) personat në bordin e helikopterit s’mund të mbrohen siç duhet nga elementet;

iii) nuk sigurohet shërbim i vazhdueshëm i kërkim-shpëtimit; ose

iv) ka rrezik të papranueshëm, i cili rrezikon personat apo pronat në tokë;

b) Në çdo rast, zonat e mëposhtme:

i) për operime mbi ujë, zonat në det të hapur në veri të 45N dhe jug të 45S të përcaktuar nga autoriteti i shtetit përkatës;

ii) ato pjesë të zonave të papërshtatshme pa zona për ulje të detyruar.

67. “Pika e vendimit për ulje (LDP)” nënkupton pikën e përdorur në përcaktimin e performancës së uljes nga e cila, nëse vërehet një dështim i motorit në këtë pikë, ulja mund të vazhdohet e sigurt ose mund të nisë një kalim në rreth të dytë.

68. “Distanca e disponueshme për ulje (LDA)”, nënkupton gjatësinë e pistës, e cila është deklaruar e disponueshme nga shteti i aerodromit dhe e përshtatshme për bredhjen gjatë uljes së aeroplanit.

69. “Aeroplan tokësor” nënkupton një avion, i cili është i projektuar për t’u ngritur dhe ulur në tokë, ku përfshihen dhe avionët amfibë që operohen si të tillë.

70. “Operime lokale me helikopter” nënkupton një operim transporti ajror tregtar me helikopter me një peshë maksimale të certifikuar (MTCOM) mbi 3175 kg dhe një konfigurim maksimal të ndenjësve (MOPSC) prej 9 ose më shumë pasagjerë, ditën, mbi rrugëkalime me referenca vizuale, të kryera brenda një lokalitetit dhe një zone të përcaktuar gjeografike të specifikuar në manualin e operimeve.

71. “Procedurat me vizibilitet të ulët (LVP)” nënkupton procedura të aplikueshme në një aerodrom për qëllime garantimin e operimeve të sigurta gjatë afrimit të kategorisë më të ulët se ajo standarde I, përveç kategorisë standarde II, kategorive II dhe III dhe ngritjes me vizibilitet të ulët.

72. “Ngritje me vizibilitet të ulët (LVTO)” nënkupton një shkëputje me një RVR më të ulët se 400 m, por jo më të ulët se 75 m.

73. “Operim më i ulët se kategoria standarde I (LTS CAT I)” nënkupton një operim afrimi dhe ulje instrumentale, kategoria I me përdorimin e kategorisë I DH, me një RVR më të ulët se sa normalja e DH së aplikueshme, por jo më e ulët se 400 m.

75. “Konfigurimi maksimal operacional i ndenjësve të pasagjerëve (MOPSC)” nënkupton kapacitetin maksimal të ndenjësve të pasagjerëve të një avioni, përjashtuar ndenjëset e ekuipazhit, të vendosura për qëllime operationale dhe të specifikuara në manualin e operimeve. Duke marrë si bazë konfigurimin maksimal të ndenjësve të pasagjerëve, të vendosur gjatë procesit të certifikimit për certifikatën e tipit (TC), certifikatën shtesë të tipit (STC) ose ndryshimeve të TC apo STC sipas rastit për avionin, MOPSC mund të vendosë një numër të barabartë ose më të ulët ndenjësesh, në varësi të kufizimeve operationale.

76. “Natë” nënkupton periudhën midis fundit të muzgut të mbrëmjes dhe fillimit të mëngjesit ose një periudhë midis perëndimit dhe lindjes së diellit, ashtu siç mund të përshkruhet nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, siç përkufizohet nga Republika e Shqipërisë.

77. “Syze shikimi natën (NVG)” nënkupton një pajisje, të montueshme në kokë për dendësimin e dritës, e cila përforcon aftësinë për të parë referencat vizuale në sipërfaqe natën.

78. “Sistem imazhi për shikim natën (NVIS)” nënkupton integrimin e të gjitha elementeve të kërkuara për të përdorur në mënyrë të efektshme dhe të sigurt NVG gjatë operimit të një helikopteri. Sistemi përfshin minimalisht NVG, ndriçimin e NVIS, përbërësit e helikopterit, trajnimet dhe vlefshmërinë e vazhduar.

79. “Ambient i përshtatshëm” nënkupton një ambient në të cilin:

- a) Mund të kryhet një ulje e detyruar;
- b) Personat në bordin e helikopterit mund të mbrohen nga elementet; dhe

- c) Sigurohet shërbim i vazhdueshëm i kërkim-shpëtimit.

Në çdo rast, ato pjesë të zonave të banuara me hapësira të sigurta për ulje të detyruar duhet të konsiderohen si të përshtatshme.

80. “Operim afrimi jopreciz (NPA)” nënkupton një afrim instrumental me një lartësi minimale zbritjeje (MDH) ose DH me fluturim me teknikën SDFA, jo më e ulët se 250 ft dhe një RVR/CMV prej jo më pak se 750, për aeroplanët dhe 600 m për helikopterët.

81. “Anëtar ekuipazhi NVIS” nënkupton anëtarin e ekuipazhit teknik të caktuar në një fluturim NVIS.

82. “Fluturim NVIS” nënkupton një fluturim nën kushte meteorologjike vizuale natën (VMC) me përdorim të NGV nga ekuipazhi në një helikopter që operon nën miratim NVIS.

83. “Operime në det” nënkupton operime, të cilat në mënyrë rutinë kryejnë një pjesë thelbësore të fluturimit mbi zona detare ose në vendndodhje larg bregut të detit.

84. “Bazë operative” nënkupton një vend, përveç aerodromit, i zgjedhur nga operatori ose piloti në komandë/komandanti për ulje, ngritje dhe/ose operime me ngarkesa të jashtme.

85. “Operime në klasin e performancës 1” nënkupton një operim që, në rast të dështimit të një motori kritik,

helikopteri është në gjendje të ulet brenda distancës së disponueshme të ngritjes së dështuar ose mund të vazhdojë në mënyrë të sigurt fluturimin për një zonë të përshtatshme, në varësi të kohës kur ndodh dështimi i motorit.

86. “Operime në klasin e performancës 2” nënkupton një operim që, në rast të dështimit të një motori kritik, preformanca është e disponueshme ta mundësojë helikopterin të vazhdojë në mënyrë të sigurt fluturimin, përjashtuar rastet kur dështimi i motorit ndodh me herët, gjatë manovrës së ngritjes ose me vonë në manovrën e uljes, raste në të cilat mund të kërkohej një ulje e detyruar.

87. “Operime në klasin e performancës 3” nënkupton një operim që, në rast të dështimit të një motori në çdo kohë gjatë fluturimit, mund të kërkohej një ulje e detyruar në një helikopter me shumë motorë dhe do të kërkohej në një helikopter me një motor.

88. “Kontroll operacional” nënkupton përgjegjësinë për fillimin, vazhdimin, përfundimin dhe devijimin e një fluturimi në interes të sigurisë.

89. “Operime përveç kategorisë standarde II (OTS CAT II)” nënkupton një operim afrimi preciz instrumental dhe uljeje me përdorimin e ILS ose MLS ku disa ose të gjithë elementet e kategorisë II për afrimin preciz nuk janë të disponueshme, dhe me:

- a) DH nën 200 ft, por jo më poshtë se 100 ft; dhe

- b) RVR prej jo më pak se 350 m.

90. “Aeroplanë të klasit të performancës A” nënkupton aeroplanë me shumë motorë turbo-helikë me një MOPSC prej më shumë se 9 pasagjerë ose një peshë maksimale ngritjeje që i kalon 5700 kg, dhe të gjithë aeroplanët me shumë motorë turboreaktivë.

91. “Aeroplanë të klasit të performancës B” nënkupton aeroplanët me helikë me një MOPSC prej 9 pasagjerë ose më pak dhe një peshë maksimale ngritjeje prej 5700 kg ose më pak.

92. “Aeroplanë të klasit të performancës C” nënkupton aeroplanët me motorë me pistona me një MOPSC prej më shumë se 9 pasagjerë ose një peshë maksimale ngritjeje që i kalon 5700 kg.

93. “Pilot në komandë” nënkupton pilotin e caktuar në komandë dhe përgjegjës për kryerjen e sigurt të fluturimit. Për qëllime të transportit ajror tregtar, piloti në komandë mund të quhet dhe komandant.

94. “Vendi kryesor i biznesit” nënkupton zyrat kryesore ose ato të regjistruara të organizatës brenda të cilave ushtrohen funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operacional i veprimtarive të referuar në këtë rregullore.

95. “Prioriteti i inspektimeve në VQA (RAMP)” nënkupton dedikimin e një pjese të numrit total të inspektimeve në VQA të kryera nga ose në emër të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar në bazë vjetore siç parashikohet në pjesën-ARO.

96. “Vend i interesit publik (PIS)” nënkupton një vend ekskluzivisht për operime në interes të publikut.

97. “Inspektime në VQA (RAMP)” nënkupton inspektimin e avionit, të kualifikimeve të ekuipazhit të fluturimit ose kabinës dhe të dokumentacionit të fluturimit më qëllim për të verifikuar përputhshmërinë me kërkesat e aplikueshme.

98. “Interval korigjimi” nënkupton një kufizim në kohëzgjatjen e operimeve me një pajisje jofunkionale.

99. “Distanca e disponueshme për ngritje të dështuar (RTODAH)” nënkupton gjatësinë e zonës së afërimit final dhe të ngritjes së deklaruar si të disponueshme dhe të përshtatshme për helikopterët e operuar në klasin 1 të performancës për të përfunduar në ngritje të dështuar.

100. “Distanca e kërkuar për ngritje të dështuar (RTODRH), nënkupton distancën horizontale të kërkuar nga fillimi i ngritjes deri në pikën ku helikopteri ndalon plotësisht pas një dështimi të motorit dhe dështimi të ngritjes në pikën e vendimit të ngritjes.

101. “Diapazoni viziv i pistës (RVR)” nënkupton diapazonin në të cilin piloti i një avioni në vijën qendrore të pistës mund të shohë shenjat në sipërfaqe të saj ose dritat që kufizojnë pistën apo dritat identifikojnë vijën qendrore të saj.

102. “Ulje e detyruar e sigurt” nënkupton një ulje të pashmangshme në tokë ose det pa pasoja dëmtimi të personave në bord ose në tokë.

103. “Hidroplan” nënkupton një avion me krahë fiksë, i cili është i projektuar për t’u ngritur dhe ulur në ujë, ku përfshihen dhe amfibët që përdoren si të tillë.

104. “Pista të ndara” nënkupton pista në të njëjtin aerodrom, të cilat janë sipërfaqe të ndara për ulje. Këto pista mund të jenë të ngjitura ose të kryqëzuara me kushtin që kur një nga pistat është e bllokuar, nuk pengohen operimet e planifikuara për pistën tjetër. Çdo pistë duhet të ketë një procedurë të veçantë afrimi, të bazuar në një ndihmë navigimi të veçantë.

105. “Fluturim special VFR” nënkupton një fluturim në kushte vizuale (VFR) pa kontroll trafikuj ajror për të operuar brenda një zone kontrolli me kushte meteorologjike poshtë VMC.

106. “Afrim i stabilizuar (Sap)” nënkupton një afrim që kryhet në një mënyrë të kontrolluar dhe të përshtatshme në terma konfigurimi, energjie dhe kontrolli të trajektoreve së fluturimit nga një pikë ose lartësi e paracaktuar deri në një pikë 50 ft mbi pragun ose mbi pikën ku mund të kryhet ngritja e hundës së avionit nëse është më e lartë.

107. “Aerodrom alternativ për ngritje” nënkupton një aerodrom alternativ në të cilin mund të ulet një avion nëse do të jetë e mjaftueshme menjëherë pas ngritjes dhe nëse nuk është e mundur të përdoret aerodromi i nisjes.

108. “Pika e vendimit për ngritje (TDP)” nënkupton pikën e përdorur për të përcaktuar performancën e ngritjes nga e cila, kur vërehet një dështim motori, të mund të kryhet një ngritje e refuzuar ose të mund të vazhdohet ngritja në mënyrë të sigurt.

109. “Distanca e disponueshme për ngritje (TODA)” në rastin e aeroplanëve nënkupton gjatësinë e bredhjes së disponueshme për ngritje, plus gjatësinë e brezit të butë të pistës, nëse është i disponueshëm.

110. “Distanca e disponueshme për ngritje (TODAH)” në rastin e helikopterëve nënkupton gjatësinë e zonës së afërimit final dhe ngritjes, plus, nëse ekziston, gjatësinë e brezit të butë për helikopterët e deklaruar si të disponueshme dhe e përshtatshme për helikopterët që të përfundojnë ngritjen.

111. “Distanca e kërkuar e ngritjes (TODRH)”, në rastin e helikopterëve, nënkupton distancën horizontale të kërkuar nga fillimi i ngritjes deri sa arrihet një pikë për një shpejtësi sigurie për ngritje (V_{TOSS}), një lartësi e zgjedhur dhe gradienti pozitiv i marrjes së lartësisë, pas dështimit të një motori kritik që vihet re në TDP, kur motorët e mbetur funksionalë operojnë brenda limiteve të miratuara.

112. “Trajektorja e ngritjes” nënkupton trajektoren vertikale dhe horizontale, me një motor kritik jofunksional, nga një pikë e specifikuar në ngritjen e aeroplanëve deri në 1500 ft mbi sipërfaqen dhe për helikopterët deri në 1000 ft mbi sipërfaqen.

113. “Pesha e ngritjes” nënkupton peshën, përfshirë çdo gjë dhe çdo person, në bord në fillim të ngritjes për helikopterët dhe të bredhjes për ngritje për aeroplanët.

114. “Bredhja e disponueshme për ngritje (TORA)” nënkupton gjatësinë e pistës që deklarohet e disponueshme nga shteti i aerodromit dhe e përshtatshme për bredhjen në tokë të aeroplanit para ngritjes.

115. “Anëtar ekuipazhi teknik” nënkupton një anëtar ekuipazhi në operime të transportit ajror tregtar HEMS, HHO ose NVIS, i caktuar nga operatori për detyra në avion ose në tokë, me qëllim ndihmesën e pilotit gjatë operimeve HEMS, HHO, ose NVIS, të cilat mund të kërkojnë vënie në funksion të pajisjeve speciale në bord.

116. “Instruksione teknike (TI)” nënkupton edicionin më të fundit në force të “Instruksioneve teknike për transportin e mallrave të rrezikshme nga ajri”, përfshirë suplementet dhe çdo shtesë tjetër, të miratuara dhe të publikuara nga ICAO.

117. “Ngarkesa e trafikut” nënkupton peshën totale të pasagjerëve, bagazheve, ngarkesave dhe pajisjeve speciale, përfshirë çdo balast.

118. “Fluturim i pandihmuar NVIS” nënkupton në rastin e operimeve NVIS, atë pjesë të një fluturimi në kushte vizuale (VFR) të kryer natën kur një anëtar ekuipazhi nuk përdor NVG.

119. “Sipërmarrës” nënkupton çdo person natyror ose ligjor, qoftë përfitues apo jo, ose çdo bord zyrtar, qoftë me personalitetin e vet apo jo.

120. “ V_1 ” nënkupton shpejtësinë maksimale në ngritje në të cilën piloti duhet të kryejë veprimin e parë për të ndaluar aeroplanin brenda distancës së ndalimit të akselerimit. V_1 , gjithashtu, nënkupton shpejtësinë minimale në ngritje, pas një dështimi të motorit në V_{EF} në të cilën piloti mund të vazhdojë ngritje dhe të arrijë lartësinë e kërkuar mbi sipërfaqen e ngritjes brenda distancës së saj.

121. “ V_{EF} ” nënkupton shpejtësinë në të cilën motori kritik presupozohet të dështojë gjatë ngritjes.

122. “Afrim vizual” nënkupton një afrim kur një pjesë ose e gjithë procedura e afërimit instrumental nuk përfundohet dhe afrimi kryhet me referenca vizuale në tokë.

123. “Marrëveshje qiraje e njomë” nënkupton një marrëveshje midis transportuesve ajrorë me anë të së cilës avioni operohet nën AOC e qiradhënësit.

124. “Pistë e lagur” nënkupton një pistë, sipërfaqja e së cilës është e mbuluar me ujë, ose një ekuivalente, më pak nga sa specifikohet në përkufizimin e “pistës së kontaminuar” ose kur ka lagështi të mjaftueshme në

sipërfaqen e pistës për të shkaktuar reflektim të saj, por pa pasur hapësira me ujë.

ANEKSI II KËRKESAT E AUTORITETIT PËR OPERIMET AJRORE [Pjesa-ARO]

ARO.GEN.005 Qëllimi

Ky aneks përcakton kërkesat për sistemin e administrimit dhe të menaxhimit, që do të plotësohen nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore (EASA), dhe duhen plotësuar edhe nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, në zbatim të Regulation (EC) No 216/2008, transpozuar në legjislacionin tonë me udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij në lidhje me operimet ajrore të aviacionit civil.

NËNPJESA GEN KËRKESAT E PËRGJITHSHME

Seksioni I Të përgjithshme

ARO.GEN.115 Dokumentacioni i mbikëqyrjes

Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të mundësojë të gjitha aktet legjislative, standardet, rregullat teknike, publikimet dhe dokumentet për personelin përkatës, në mënyrë që t’i lejojë ata të kryejnë detyrat dhe të përmbushin përgjegjësitë e tyre.

ARO.GEN.120 Mjetet e pranueshme të pajtueshmërisë

a) Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore zhvillon mjetet të pranueshme të përputhshmërisë (AMC) që mund të përdoren për të krijuar pajtueshmërinë me Regulation (EC) No 216/2008, transpozuar në legjislacionin tonë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe me rregullat implementuese të tij. Kur AMC-të plotësohen, atëherë kërkesat përkatëse janë në linjë me rregullat zbatuese.

b) Mjetet alternative të pajtueshmërisë mund të përdoren për të krijuar pajtueshmëri me rregullat implementuese.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të krijojë një sistem për të vlerësuar vazhdimisht të gjitha mjetet alternative të pajtueshmërisë, të përdorura nga ai ose nga organizatat dhe personat nën mbikëqyrjen e tij, në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të vlerësojë të gjitha mjetet alternative të pajtueshmërisë të propozuara nga një organizatë në pajtim me ORO.GEN.120 pika “b”, duke analizuar dokumentacionin e dhënë dhe, nëse konsiderohet e nevojshme, duke kryer inspektim tek organizata.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar konstaton se mjetet alternative të pajtueshmërisë janë në përputhje me rregullat zbatuese, pa vonesa të tepruara, duhet që:

1. Të njoftojë aplikuesin se mjetet alternative të pajtueshmërisë mund të zbatohen dhe, nëse është e aplikueshme, të ndryshojë miratimin ose certifikatën e aplikantit në përputhje me rrethanat; dhe

2. Të njoftojë Agjencinë Europiane të Sigurisë Ajrore për përmbajtjen e tyre, duke përfshirë kopjet e të gjithë dokumentacionit përkatës;

3. Të informojë shtetin anëtar të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, për mjetet alternative të pajtueshmërisë që janë pranuar.

e) Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar përdor vetë mjetet alternative të pajtueshmërisë për të arritur pajtueshmëri me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat zbatuese të tij, duhet:

1. Nën mbikëqyrjen e tij, t’i vendosë ato në dispozicion të të gjitha organizatave dhe personave; dhe

2. Pa vonesë, të njoftojë Agjencinë Europiane të Sigurisë Ajrore (EASA-n).

Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet t’i sigurojë Agjencisë Europiane të Sigurisë Ajrore një përshkrim të plotë të mjetëve alternative të pajtueshmërisë, përfshirë çdo rishikim të procedurave që mund të jenë të nevojshme, si dhe një vlerësim që demonstroi përmbushjen e rregullave zbatuese.

ARO.GEN.125 Informimi i Agjencisë Europiane të Sigurisë Ajrore

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, pa vonesë, duhet të njoftojë Agjencinë Europiane të sigurisë Ajrore në rast të ndonjë problemi të rëndësishëm me zbatimin e udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullave zbatuese të tij.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet t’i sigurojë Agjencisë Europiane të Sigurisë Ajrore informacione të konsiderueshme të sigurisë që vijnë nga raportimi i ngjarjeve.

ARO.GEN.135 Reagimi i menjëhershëm për probleme të sigurisë

a) Pa paragjykuar urdhrin e ministrit 123, datë 22.12.2011 “Për adoptimin e rregullores për integrim në një qendër të përbashkët të informacionit rreth ngjarjeve në aviacionin civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara”, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të implementojë një sistem të përshtatshëm për të mbledhur, analizuar dhe shpërndarë informacionin e sigurisë.

b) Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore implementon një sistem për të analizuar çdo informacion përkatës të sigurisë dhe pa vonesa të panevojshme, t’ia shpërndajë Republikës së Shqipërisë dhe shtetit të ZPEA-së sipas përcaktimit të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Komisionit, duke përfshirë rekomandimet apo veprimet korrigjuese të marra, të nevojshme për të reaguar në mënyrë të duhur për probleme të sigurisë që përfshijnë produktet, pjesët, pajisjet, personat ose organizatat që i nënshtrohen Regulation (EC) No 216/2008, transpozuar në legjislacionin tonë me udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullave zbatuese të tij.

c) Me të marrë informacionin e referuar në pikat “a” dhe “b”, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të marrë masat e duhura për të adresuar problemin e sigurisë.

d) Masat e marra, sipas pikës “c”, duhet t’i njoftohen menjëherë të gjithë personave ose organizatave të cilat kanë

nevojë të pajtohen me to, në bazë të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullave implementuese të tij. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të njoftojë, gjithashtu, ato masa për Agjencinë Europiane të sigurisë Ajrore edhe kur kërkohet veprimi i kombinuar midis Republikës së Shqipërisë dhe shtetit të ZPEA-së sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe.

Seksioni II Menaxhimi

ARO.GEN.200 Sistemi i menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të krijojë dhe mbajë një sistem të menaxhimit, që të përfshijë minimalisht:

1. Politika të dokumenteve dhe të procedurave që përshkruajnë organizimin e tij, mënyrat dhe metodat për të arritur pajtueshmërinë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat zbatuese të tij. Procedurat duhet të mbahen të përditësuara dhe të shërbejnë si dokumente bazë të punës brenda Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar për të gjitha detyrat përkatëse;

2. Një numër të mjaftueshëm personeli për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e veta. Ky personel duhet të jetë i kualifikuar për të kryer detyrat e caktuara dhe të ketë njohuritë e nevojshme, përvojën, trajnim fillestar dhe periodik për të siguruar kompetencë të vazhdueshme. Duhet të ngrihet një sistem për të planifikuar disponueshmërinë e personelit, në mënyrë që të garantojnë përfundimin e saktë të të gjitha detyrave;

3. Objekte të mjaftueshme dhe akomodim me zyra për të kryer detyrat përkatëse;

4. Një funksion për të monitoruar përputhshmërinë e sistemit të menaxhimit me kërkesat përkatëse dhe procedura të mjaftueshme, përfshirë ngritjen e një procesi të auditimit të brendshëm dhe një proces të menaxhimit të rrezikut të sigurisë. Monitorimi i pajtueshmërisë duhet të përfshijë një sistem për komunikimin e gjetjeve nga auditet te stafi menaxhues i lartë i Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar për të garantuar zbatimin e masave korrigjuese të nevojshme; dhe

5. Një person ose grup personash, përgjegjës për menaxhimin e lartë të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar për funksionin e monitorimit të pajtueshmërisë.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet që për çdo fushë të aktivitetit, duke përfshirë sistemin e menaxhimit, të emërojë një ose më shumë persona me përgjegjësinë e përgjithshme për menaxhimin e detyrave përkatëse.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të vendosë procedura për pjesëmarrjen në një shkëmbim të ndërsjellë të të gjithë informacionit të nevojshëm dhe asistencës së nevojshme me autoritetet e tjera kompetente të interesuara, duke përfshirë të gjitha gjetjet e ngritura dhe veprimet e ndërmarra korrigjuese si rezultat i mbikëqyrjes së personave dhe organizatave që ushtrojnë veprimtari në territorin e Republikës së Shqipërisë, por të certifikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ose nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore.

d) Një kopje të procedurave, në lidhje me sistemin e menaxhimit dhe amendimet e tyre, do të vihet në dispozicion të Agjencisë Europiane e Sigurisë Ajrore për qëllime të standardizimit.

ARO.GEN.205 Caktimi i detyrave për subjektet e kualifikuara

a) Detyrat që lidhen me certifikimin fillestar apo mbikëqyrjen e vazhdueshme të personave ose organizatave që janë subjekt i udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullave zbatuese të tij do t’i caktohen nga Republika e Shqipërisë dhe shteti i ZPEA-së, sipas përcaktimit të Marrëveshjes Shumëpalëshe, vetëm personave të kualifikuar. Në caktimin e detyrave, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të garantojë:

1. Se ka ngritur një sistem për vlerësimin fillestar dhe të vazhdueshëm të personave të kualifikuar që të jenë në përputhje me aneksin V të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

Ky sistem dhe rezultatet e vlerësimeve duhet të dokumentohen.

2. Se ka bërë një marrëveshje të dokumentuar me një subjekt të kualifikuar, të miratuar nga të dyja palët në nivelin e duhur të menaxhimit, e cila përcakton qartë:

- i) detyrat që duhen kryer;
- ii) deklaratimet, raportet dhe regjistrat që do të ofrohen;
- iii) kushtet teknike që duhet të përmbushen në kryerjen e detyrave të tilla;
- iv) mbulimin e detyrave përkatëse;
- v) mbrojtjen e informacionit të marrë gjatë kryerjes së detyrave të tilla.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të sigurojë se procesi i auditimit të brendshëm dhe procesi i menaxhimit të riskut të sigurisë sipas ARO.GEN.200 (a)(4) mbulon të gjitha detyrat e certifikimit dhe detyrat e mbikëqyrjes së vazhdueshme.

ARO.GEN.210 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të ketë një sistem për të identifikuar ndryshimet që ndikojnë në mundësinë e tij për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e veta siç përcaktohet në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat zbatuese të tij. Ky sistem duhet të mundësojë që Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar të marrë masa sa më të përshtatshme për të siguruar se sistemi menaxhues i tij të mbetet kompetent dhe efektiv.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të përditësojë sistemin e tij të menaxhimit për të reflektuar ndonjë ndryshim të mundshëm në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat zbatuese të tij në kohën e duhur, në mënyrë që të sigurohet zbatimi efektiv.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të njoftojë Agjencinë Europiane të Sigurisë Ajrore për ndryshimet që ndikojnë në mundësinë për të kryer detyrat dhe përgjegjësitë e veta, siç është përcaktuar në udhëzimin e ministrit nr. 3,

datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat zbatuese të tij.

ARO.GEN.220 Mbajtja e të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të krijojë një sistem të përshtatshëm të mbajtjes së të dhënave, i cili siguron, akses dhe historik të besueshëm të:

1. Politikave dhe procedurave të sistemit të menaxhimit;
2. Trajnimeve, kualifikimeve dhe autorizimeve të personelit të saj;

3. Caktimit të detyrave, që mbulojnë elementet e kërkuara nga ARO.GEN.205, si dhe detaje të këtyre detyrave;

4. Procesteve të certifikimit dhe mbikëqyrjes së vazhdueshme të organizatave të certikuara;

5. Detajeve të kurseve të trajnimit, të ofruara nga organizatat e certikuara, dhe nëse është e zbatueshme, të dhënat lidhur me FSTD-të që përdoren për trajnime të tilla;

6. Mbikëqyrjes së personave dhe organizatave që ushtrojnë veprimtari brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, por që mbikëqyren ose certifikohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil i shtetit të ZPEA-së, sipas përcaktimit të Marrëveshjes Shumëpalëshe ose nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore;

7. Vlerësimit dhe njoftimit tek Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore për procedurat alternative të pajtueshmërisë të propozuara nga organizatat që i nënshtrohen certifikimit dhe vlerësimit të këtyre procedurave alternative të përdorura nga vetë Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar;

8. Gjetjeve, veprimeve korrigjuese dhe datat e tyre të mbylljes;

9. Masave përforcuese të marra;

10. Informacionit të sigurisë dhe masat e mbylljes; dhe

11. Përdorimi i dispozitave të fleksibilitetit në përputhje me nenin 14 të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të mbajë një listë të të gjitha certifikatave të organizatave që ka lëshuar.

c) Të gjitha të dhënat duhet të mbahen për periudhën minimale, siç përcaktohen në këtë rregullore. Në mungesë të një treguesi të tillë, të dhënat duhet të mbahen për një periudhë minimale prej pesë vjetësh si subjekt i ligjit për mbrojtjen e të dhënave.

Seksioni III

Mbikëqyrja, certifikimi dhe zbatimi

ARO.GEN.300 Mbikëqyrja

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të verifikojë:

1. Pajtueshmërinë me kërkesat e zbatueshme për organizatat para lëshimit të certifikatës së organizatës ose miratimit, sipas aplikueshmërisë;

2. Pajtueshmërinë e vazhdueshme me kërkesat e zbatueshme të organizatave që ai ka certifikuar;

3. Implementimin e masave të përshtatshme të sigurisë, detyruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, siç përcaktohet në ARO.GEN.135 (c) dhe (d).

b) Ky verifikim duhet:

1. Të mbështetet me dokumentacion specifik që t'i japë udhëzime personelit përgjegjës për mbikëqyrjen e sigurisë në përfundimin e funksionit e tij;

2. Të sigurojë personat dhe organizatat që merren me rezultatet e aktivitetit mbikëqyrës së sigurisë;

3. Të bazohet në auditime dhe inspektime, duke përfshirë inspektimet në vendqëndrim dhe ato pa lajmërim paraprak; dhe

4. T'i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar provat e nevojshme në rast se kërkohet veprim i mëtejshëm, duke përfshirë edhe masat e parashikuara nga ARO.GEN.350 dhe ARO. GEN.355.

c) Synimi i mbikëqyrjes së përcaktuar në pikat “a” dhe “b”, do të marrë parasysh rezultatet e aktiviteteve mbikëqyrëse të kaluara dhe prioritetet e sigurisë.

d) Pa paragjykuar kompetencat e Republikës së Shqipërisë dhe shtetit të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe detyrimet e tyre të përcaktuara si në ARO.RAMP, synimi i mbikëqyrjes së aktiviteteve të kryera në territorin e Republikës së Shqipërisë nga persona ose organizata të themeluara ose rezidente në një shtet tjetër, duhet të përcaktohet mbi bazën e prioritetit të sigurisë, si dhe aktivitetet e mbikëqyrjes në të shkuarën.

e) Kur aktiviteti i një personi ose organizate përfshin më shumë se një shtet të ZPEA-së ose Agjencinë Europiane të Sigurisë Ajrore, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, përgjegjës për mbikëqyrjen sipas pikës “a”, mund të bjerë dakord që disa detyra mbikëqyrëse të kryhen nga organi kompetent i Republikës së Shqipërisë ku zhvillohet veprimtaria, ose nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore. Çdo person ose organizatë, subjekt i marrëveshjeve të tilla duhet të jetë i informuar për ekzistencën dhe synimin e kësaj marrëveshjeje.

f) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të mbledhë dhe të përpunojë çdo informacion që konsiderohet i dobishëm për mbikëqyrje, duke përfshirë inspektimet në vendqëndrim dhe ato pa paralajmërim.

ARO.GEN.305 Programi i mbikëqyrjes

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të krijojë dhe mbajë një program mbikëqyrës që mbulon aktivitetet e mbikëqyrjes, të kërkuara nga ARO.GEN.300 dhe nga ARO.RAMP.

b) Për organizatat e certikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, programi i mbikëqyrjes duhet të zhvillohet duke marrë parasysh natyrën specifike të organizatës, kompleksitetin e aktiviteteve të saj, rezultatet e certifikimit në të kaluarën dhe/ose aktivitetet mbikëqyrëse, siç kërkohet nga ARO.GEN dhe ARO.RAMP dhe duhet të bazohet në vlerësimin e rreziqeve përkatëse.

Brenda çdo cikli të planifikimit mbikëqyrës, duhet të përfshihen:

1. Auditime dhe inspektime, duke përfshirë inspektimet në vendqëndrim dhe ato pa paralajmërim; dhe

2. Mbledhjet mes menaxherit të përgjithshëm të kompanisë dhe Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, në mënyrë që të dyja palët të mbeten të informuara për çështjet e rëndësishme.

c) Për organizatat e certikuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të aplikohet një cikël planifikimi mbikëqyrjeje, i cili nuk duhet të kalojë një periudhë kohe prej 24 muajsh.

Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të reduktohet nëse ka evidenca se ka rënë performanca e sigurisë së

organizatës.

Planifikimi i ciklit mbikëqyrës mund të zgjatet në një maksimum prej 36 muajsh, nëse Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ka vendosur se gjatë 24 muajve të mëparshëm:

1. Organizata ka demonstruar një identifikim efektiv të rreziqeve të sigurisë së aviacionit dhe menaxhimit të rreziqeve përkatëse;
2. Organizata ka demonstruar vazhdimisht sipas ORO.GEN.130 se ajo ka kontroll të plotë mbi të gjitha ndryshimet;
3. Kur nuk ka pasur asnjë gjetje të nivelit 1; dhe
4. Të gjitha veprimet korrigjuese janë zbatuar brenda periudhës kohore të pranuar apo të zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, siç përcaktohet në ARO.GEN.350 (d) (2).

Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet më tej në një maksimum prej 48 muajsh, nëse, përveç sa më sipër, organizata ka krijuar dhe Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ka miratuar, një sistem efektiv të vazhdueshëm të raportimit tek Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar në performancën e sigurisë dhe pajtueshmërinë rregullative të vetë organizatës.

d) Për personat që zotërojnë një licencë, certifikatë, klasifikimin, apo vërtetim të lëshuar nga autoriteti kompetent mbikëqyrës, programi duhet të përfshijë inspektimet në vendqëndrim dhe ato të palajmëruara.

e) Programi i mbikëqyrjes duhet të përfshijë datat se kur janë të planifikuara auditimet, inspektimet, si dhe datat kur janë kryer ato.

ARO.GEN.310 Procedura e certifikimit fillestar – organizatat

a) Pas marrjes së një kërkesë për lëshimin fillestar të certifikatës për një organizatë, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të verifikojë pajtueshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme. Ky verifikim mund të marrë parasysh deklaratën e përmendur në ORO.AOC.100 (b).

b) Kur arrihet në konkluzionin se organizata është në përputhje me kërkesat e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar lëshon certifikatën, krijuar si në shtojcat I dhe II. Certifikata do të lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Privilegjet dhe synimi i aktivitetëve që organizata është miratuar për të kryer, duhet të specifikohet në kushtet e miratimit bashkëngjitur certifikatës.

c) Për të mundësuar që një organizatë të bëjë ndryshime pa miratimin paraprak të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, në pajtim me ORO.GEN.130, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të miratojë procedurën e paraqitur nga organizata, duke caktuar qëllimin e ndryshimeve dhe duke përshkruar se si do të menaxhohen dhe njoftohen këto ndryshime.

ARO.GEN.330 Ndryshimet - organizatat

a) Pas marrjes së një kërkesë për ndryshim që kërkon miratim paraprak, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të verifikojë pajtueshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme para dhënies së miratimit.

Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të përcaktojë kushtet nën të cilat mund të operojnë organizatat gjatë ndryshimit, përjashtuar rastet kur Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar përcakton se certifikata e organizatës duhet të pezullohet.

Kur arrihet në konkluzionin se organizata është në përputhje me kërkesat e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të miratojë ndryshimin.

b) Pa rënë ndesh me masat shtesë të zbatimit, kur organizata implementon ndryshimet që kërkojnë miratim paraprak pa marrë miratimin e organit kompetent, siç përcaktohet në pikën “a”, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të pezullojë, kufizojë ose revokojë certifikatën e organizatës.

c) Për ndryshime që nuk kërkojnë miratim paraprak, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të vlerësojë informacionin e dhënë në njoftimin e dërguar nga ana e organizatës në pajtim me ORO.GEN.130 për të verifikuar përputhjen me kërkesat e zbatueshme. Në rast të ndonjë mospërputhjeje, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, duhet:

1. Të njoftojë organizatën në lidhje me mospërputhshmërinë dhe të kërkojë ndryshime të mëtejshme;
2. Në rast të gjetjeve të niveleve 1 ose 2, të veprojë në përputhje me ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Gjetjet dhe masat korrigjuese — organizatat

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për mbikëqyrjen në përputhje me ARO.GEN.300 (a), duhet të ketë një sistem për të analizuar gjetjet për rëndësinë e tyre të sigurisë.

b) Një gjetje e nivelit 1 do të ngrihet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, kur zbulohet ndonjë mospërputhshmëri e ndjeshme me kërkesat e udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij, me procedurat dhe manualët e organizatës ose me kushtet e miratimit apo certifikatës, e cila ul sigurinë ose rrezikon seriozisht sigurinë e fluturimit.

Gjetjet e nivelit 1, duhet të përfshijnë:

1. Moslejimin e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar në objektet e organizatës të përcaktuara si në ORO.GEN.140 gjatë orëve normale të operimit dhe pas dy kërkesave me shkrim;

2. Marrjen ose ruajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së organizatës nëpërmjet falsifikimit të evidencave dokumentuese të dorëzuara;

3. Evidenca të keqpërdorimeve ose përdorimi i rremë i certifikatës së organizatës; dhe

4. Mungesa e menaxherit të përgjithshëm të kompanisë.

c) Gjetja e nivelit 2 duhet të ngrihet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, kur zbulohet një mospërputhshmëri me kërkesat e zbatueshme të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij, me procedurat dhe manualët e organizatës ose me kushtet e miratimit apo certifikatës, të cilat mund të ulin sigurinë e fluturimit ose e rrezikojnë atë.

d) Kur zbulohet një gjetje gjatë mbikëqyrjes ose me anë të një mënyre tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, pa paragjykuar ndonjë veprim shtesë të kërkuar nga udhëzimi i ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij, duhet të komunikojë me shkrim gjetjen tek organizata dhe të kërkojë masat korrigjuese për të adresuar mospërputhjen e identifikuar. Sipas rastit Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të informojë shtetin në të cilin është regjistruar aeroplani.

1. Në rastin e gjetjeve të nivelit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të marrë masa të menjëhershme dhe të përshtatshme që të ndalojë ose kufizojnë aktivitetet, dhe nëse është e nevojshme, të marrë masa për revokimin e certifikatës apo miratimin e veçantë, ose të kufizojë ose të pezullojë atë në tërësi ose të pjesërisht, në varësi të madhësisë së gjetjes së nivelit 1, derisa të ndërmerret nga organizata një veprim i suksesshëm korrigjues.

2. Në rastin e gjetjeve të nivelit 2, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, duhet:

i) T'i japë organizatës një periudhë për zbatimin e masës korrigjuese në varësi të natyrës së konstatimit, që në çdo rast, fillimisht nuk do të jetë më shumë se tre muaj. Në fund të kësaj periudhe, dhe në varësi të natyrës së gjetjes, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar mund ta zgjasë këtë periudhë tremujore nëse është pranuar një plan masash korrigjuese i kënaqshëm; dhe

ii) Të vlerësojë veprimet korrigjuese dhe planin e zbatimit të propozuar nga organizata dhe, nëse vlerësimi konkludon se ato janë të mjaftueshme për të trajtuar mospërputhjen, t'i pranojë.

3. Kur një organizatë nuk arrin të paraqesë një plan të pranueshëm të masave korrigjuese, ose nuk i ndërmerr veprimet korrigjuese brenda afatit të pranuar apo të zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, gjetja duhet të kalohet në nivelin 1 dhe të ndërmerren veprime siç përcaktohet në pikën (d)(1).

4. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të regjistrojë të gjitha gjetjet e ngritura apo që kanë qenë të komunikuar me të dhe ku është e aplikueshme, të zbatimit të masave që ka ndërmarrë, gjithashtu, të gjitha masat korrigjuese dhe datat e mbylljeve të gjetjeve.

e) Pa rënë ndesh me masa të tjera përforcuese, kur Autoriteti i Republikës së Shqipërisë, që vepron sipas dispozitave të ARO.GEN.300 (d), identifikon ndonjë mospërputhje me kërkesat e zbatueshme të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij nga një organizatë e certifikuar nga autoriteti kompetent i një shteti tjetër ose nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore, duhet të informojë atë autoritet kompetent dhe të japë një tregues të nivelit të gjetjes.

ARO.GEN.355 Gjetjet dhe masat përforcuese — personat
a) Nëse gjatë mbikëqyrjes apo nëpërmjet një mënyre tjetër, është gjetur dëshmi nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, përgjegjës për mbikëqyrjen sipas ARO.GEN.300 (a), e cila tregon një mospërputhje me kërkesat e zbatueshme nga një person që ka një certifikatë, licencë, vlerësim ose vërtetim të lëshuar sipas udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" dhe rregullave implementuese të tij, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të veprojë në përputhje me ARA.GEN.355 pikat "a" deri në "d" të aneksit VI (pjesa-ARA) të rregullores "Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil".

b) Nëse gjatë mbikëqyrjes, apo nëpërmjet një mënyre tjetër, janë gjetur prova që tregojnë mospërputhje me kërkesat e zbatueshme nga një person që u nënshtrohet kërkesave të përcaktuara në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë

7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" dhe rregullat implementuese të tij dhe nuk zotëron një licencë, certifikatë, vlerësim ose vërtetim të lëshuar në pajtim me këtë urdhër dhe rregullat implementuese të tij, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar i cili ka identifikuar mospërputhjen, duhet të marrë masat e nevojshme për të parandaluar vazhdimin e kësaj mospërputhjeje.

NËNPJESA OPS OPERIMET AJRORE

Seksioni 1

Certifikimi i operatorëve për transport ajror tregtar

ARO.OPS.100 Lëshimi i certifikatës së operatorit ajror

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar lëshon certifikatën e operatorit ajror (COA), kur bindet se operatori ka demonstruar përputhje me elementet e kërkuara në ORO.AOC.100.

b) Certifikata duhet të përfshijë specifikimet operacionale përkatëse.

ARO.OPS.105 Marreveshja "Code-share" (ndarje kodi)

Në konsideratë të një marrëveshjeje "code-share" që përfshin operatorët e atyre vendeve që s'janë vende të BE-së, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, duhet:

1. Të bindet duke ndjekur verifikimin e operatorit siç përcaktohet në ORO.AOC.115, se operatori i atij vendi që, s'është në BE i përmbush standardet e ICAO-s;

2. Të koordinojë veprimet me autoritetin kompetent të shtetit të operatorit të atyre vendeve që s'janë vende të BE-së, sipas nevojës.

ARO.OPS.110 Marrveshjet e qirasë

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të miratojë një marrëveshje qiraje, kur është dakord që operatori i certifikuar në pajtim me aneksin III (pjesa-ORO) përputhet me:

1. ORO.AOC.110(d), marrjen me qira të thatë të avionit nga ato vende që s'janë vende të BE-së;

2. ORO.AOC.110(c), marrjen me qira të njomë të avionit nga operatorët e atyre vendeve që s'janë vende të BE-së;

3. ORO.AOC.110(e), dhënien me qira të thatë të avionit të çdo operator;

4. Kërkesat përkatëse për vlefshmërinë ajrore dhe operimet ajrore, për marrjen me qira të thatë të një avioni të regjistruar në BE dhe me qira të njomë të një avioni nga një operator i BE-së.

b) Miratimi i një kontrate qiraje të njomë do të pezullohet ose revokohet, nëse:

1. Pezullohet ose revokohet AOC-ja e qiradhënësit apo qiramarrësit;

2. Qiradhënësi është subjekt i një ndalimi operativ sipas urdhrit të ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 "Për miratimin e rregullores mbi kriteret e përbashkëta për përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë".

c) Miratimi i një kontrate për marrje qiraje të thatë do të pezullohet apo revokohet, kur certifikata e vlefshmërisë ajrore e avionit pezullohet ose revokohet.

d) Kur kërkohet miratim paraprak i një kontrate dhënie qiraje të thatë sipas ORO.AOC.110 (e), nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, ky i fundit duhet të sigurojë:

1. Koordinimin e duhur me autoritetin kompetent përgjegjës për mbikëqyrjen e vazhdueshme të avionit, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 110, datë 12.10.2012 “Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”, apo për operimin e avionit nëse nuk është autoriteti i njëjtë;

2. Se avioni është hequr në kohë nga AOC-ja e operatorit.

Seksioni II Miratimet

ARO.OPS.200 Procedura e miratimeve specifike

a) Pas marrjes së një kërkesë për lëshimin e një miratim të veçantë ose ndryshimet e tij, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të vlerësojë aplikimin në përputhje me kërkesat përkatëse të aneksit V (pjesa-SPA) dhe të kryejë një inspektim tek operatorit, sipas rastit.

b) Kur operatori demonstroi përputhje me kërkesat e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të lëshojë ose të ndryshojë miratimin. Miratimi duhet cilësuar në specifikimet operacionale, siç përcaktohet në shtojcën II.

ARO.OPS.205 Miratimi i listës minimale të pajisjeve

a) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar merr një kërkesë nga një operator për miratim fillestar të një liste minimale pajisjesh (MEL) ose një ndryshim të tij, ai (autoriteti) duhet të vlerësojë çdo artikull që ndikohet, për të verifikuar përputhjen me kërkesat e zbatueshme, para lëshimit të miratimit.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të miratojë procedurën e operatorit për zgjatjen e intervaleve korrigjuese B, C dhe D, nëse demonstron nga operatorit dhe verifikohet nga autoriteti, plotësimi i kushteve të specifikuara në ORO.MLR.105 (f).

c) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të miratojë duke u bazuar rast pas rasti, operimet e avionit që janë jashtë kufizimeve të MEL, por brenda kufizimeve të listës minimale të pajisjeve nga prodhuesi (MMEL), nëse demonstron nga operatorit dhe verifikohet nga autoriteti plotësimi i kushteve të specifikuara në ORO.MLR.105.

ARO.OPS.210 Përcaktimi i zonës lokale

Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar mund të përcaktojë një zonë lokale me qëllim trajnimin e ekuipazhit të fluturimit dhe kontrollin e kërkesave sipas rregulloreve.

ARO.OPS.215 Miratimi i operimeve me helikopter mbi një mjedis të pafavorshëm që gjendet jashtë një zone të mbipopulluar

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të caktojë zona pa kapacitet për ulje të detyruar të sigurt, siç përshkruhet në CAT.POL.H.420, ku mund të zhvillohen operime me helikopterë.

b) Para dhënies së miratimit sipas CAT.POL.H.420 Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të ketë marrë në konsideratë nga operatorit privat që parandalojnë përdorimin e kritereve të performancës të përshtatshme.

ARO.OPS.220 Miratimi i operimeve me helikopterë për në ose nga një vend publik

Miratimi sipas CAT.POL.H.225, duhet të përfshijë një listë të vendeve publike, përcaktuar nga operatorit, për të cilin zbatohet miratimi.

ARO.OPS.225 Miratimi i operimeve në një aerodrom të izoluar

Miratimi sipas CAT.OP.MPA.106 duhet të përfshijë një listë të aerodromeve të përcaktuara nga operatorit për të cilën zbatohet miratimi.

NËNPJESA RAMP (VENDQËNDRIMI) INSPEKTIMET NË VENDQËNDRIM TË AVIONËVE NËN MBIKQYRJEN RREGULLATORE TË NJË SHTETI TJETËR

ARO.RAMP.005 Synimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të ndiqen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, ose EASA gjatë ushtrimit të detyrave dhe përgjegjësisë të tyre në lidhje me ecurinë e inspektimeve në vendqëndrim të avionit të përdorur nga operatorë të atyre vendeve që nuk janë pjesë e BE-së ose ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe ose nga operatorët nën mbikëqyrjen rregullatore të një shteti tjetër, kur ulen në aerodromet e lokalizuara në territorin e Republikës së Shqipërisë.

ARO.RAMP.100 Të përgjithshme

a) Mjetet fluturuese dhe ekuipazhi i tyre duhet të inspektohen sipas kërkesave të zbatueshme.

b) Përveç kryerjes së inspektimeve në vendqëndrim, përfshirë në programin mbikëqyrës krijuar në pajtim me ARO.GEN.305. Organi kompetent duhet të kryejë inspektim në vendqëndrim nëse avioni dyshohet se nuk ka qenë në përputhje me kërkesat e zbatueshme.

c) Në kuadër të zhvillimit të programit të mbikëqyrjes, krijuar sipas ARO.GEN.305, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të krijojë një program vjetor për zhvillimin e inspektimeve në vendqëndrim të avionëve. Programi duhet:

1. Të jetë i bazuar në një mënyrë llogaritjeje që merr në konsideratë informacionin historik mbi numrin dhe natyrën e operatorëve dhe numrin e tyre të uljeve në aerodromet e tij, si dhe rreziqet e sigurisë; dhe

2. Të mundësojë Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar për t'i dhënë prioritet inspektimeve të avionëve në bazë të listës së përmendur në ARO.RAMP.105(a).

d) Kur Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore e shëh të nevojshme, në bashkëpunim me Republikën e Shqipërisë dhe shtetin e ZPEA-së, sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe në territorin e të cilit do të bëhet inspektimi, duhet të kryejë inspektim avioni në vendqëndrim për të verifikuar përputhjen me kërkesat e zbatueshme për qëllim:

Detyrat e certifikimit të caktuara nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore dhe në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”;

Inspektimet e standardizimit të Republikës së Shqipërisë; ose

3. Inspektimet e një organizate për të verifikuar përputhjen me kërkesat e zbatueshme në situata potencialisht të pasigurta.

ARO.RAMP.105 Kriteret e prioritetit

a) Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore u siguron autoriteteve kompetente një listë të operatorëve ose të avionëve që janë identifikuar si një rrezik potencial për prioritetin e inspektimeve në vendqëndrim.

b) Lista duhet të përmbajë:

1. Operatorët e avionëve të identifikuar në bazë të analizës së të dhënave të disponueshme në përputhje me ARO.RAMP.150 (b) (4);

2. Operatorët ose avionët e komunikuar të Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore nga ana e Komisionit Europian dhe të identifikuar në bazë të:

i) Një opinioni të shprehur nga ana e Komitetit të Sigurisë Ajrore (ASC) në kontekstin e zbatimit të urdhrin të ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 “Për miratimin e rregullores mbi kriteret e përbashkëta për përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë”, i cili përcakton se verifikimi i mëtejshëm i përputhjes efektive me standardet përkatëse të sigurisë nëpërmjet inspektimeve sistematike në vendqëndrim, është i nevojshëm; ose

ii) Informacioni i marrë te Komisioni Europian nga Republika e Shqipërisë në pajtim me EC Regulation No 2111/ 2005, transpozuar në Republikën e Shqipërisë me urdhrin e ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 “Për miratimin e rregullores mbi kriteret e përbashkëta për përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë”.

3. Avionët që operojnë në territorin e Republikës së Shqipërisë nga operatorët e përfshirë në aneksin B të listës së operatorëve që i nënshtrohen një ndalimi operativ në pajtim me EC Regulation No 2111/ 2005 transpozuar në Republikën e Shqipërisë me urdhrin e ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 “Për miratimin e rregullores mbi kriteret e përbashkëta për përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë”;

4. Avionët e përdorur nga një operator, që është certifikuar në një shtet i cili ushtron mbikëqyrje rregullatore mbi operatorët e përfshirë në listën e referuar në pikën 3.

5. Avionët e përdorur nga një operator i tretë që operon brenda ose jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë për herë të parë apo të cilit i është lëshuar autorizimi në përputhje me ART.GEN.205, është i kufizuar ose rikthyer pas pezullimit apo revokimit.

c) Lista do të krijohej në përputhje me procedurat e përcaktuara nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore, pas çdo përditësimi të listës së Komunitetit për operatorët që i nënshtrohen një ndalimi operativ në pajtim me EC Regulation No 2111/2005, transpozuar në Republikën e Shqipërisë me urdhrin e ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 “Për miratimin e rregullores mbi kriteret e përbashkëta për përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë” 5, dhe në çdo rast të paktën një herë në katër muaj.

ARO.RAMP.110 Mbledhja e informacionit

Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të mbledhë dhe të përpunojë çdo informacion që konsiderohet i dobishëm për kryerjen e inspektimeve në vendqëndrim.

ARO.RAMP.115 Kualifikimi i inspektorëve të avionëve në vendqëndrim (VQA)

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dhe Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore do të kenë inspektorë të kualifikuar për të kryer inspektime në VQA.

b) Inspektorët që kryejnë inspektime në vendqëndrim, duhet:

1. Të kenë trajnim të nevojshëm në aviacion ose njohuri praktike në lidhje me fushën (fushat) e tyre të inspektimit;

2. Të kenë mbaruar me sukses:

i) Trajnimin e përshtatshëm specifik teorik dhe praktik, në një ose më shumë nga fushat e mëposhtme të inspektimit:

A) kabina e pilotimit;

B) siguria e kabinës së pasagjerëve;

C) gjendja e avionit;

D) ngarkesa;

ii) Praktikën e duhur në punë, kryer nga një inspektor drejtues (*Senior*) i emëruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ose Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore;

3. Të ruajnë vlefshmërinë e kualifikimit të tyre, duke kaluar nëpër trajnime periodike dhe duke kryer një minimum prej 12 inspektimesh në çdo periudhë 12-mujore.

c) Trajnimi sipas pikës (b)(2)(i) duhet të jepet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ose nga çdo organizatë trajnuese e miratuar në përputhje me ARO.RAMP.120(a).

d) Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore zhvillon dhe ruan programe mësimore trajnuese dhe të promovojë organizimin e kurseve të trajnimit dhe seminareve për inspektorët për të përmirësuar kuptimin dhe zbatimin uniform të kësaj nënpjesë.

e) Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore drejton dhe koordinon një program të shkëmbimit të inspektorëve, i cili i lejon ata të marrin përvojë praktike dhe të kontribuojnë në harmonizimin e procedurave.

ARO.RAMP.120 Miratimi i organizatave trajnuese

a) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të miratojë një organizatë trajnuese, që ka adresën kryesore të biznesit në territorin e Republikës së Shqipërisë, nëse kjo organizatë:

1. Ka emëruar shefin e trajnimit i cili zotëron aftësi të mira menaxhuese për të siguruar që trajnimi i ofruar është në përputhje me kërkesat e zbatueshme;

2. Ka në dispozicion ambiente trajnimi dhe pajisje mësimore të përshtatshme për llojin e trajnimit të ofruar;

3. Jep trajnim në përputhje me programet mësimore të zhvilluara nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore në pajtim me ARO.RAMP.115 (d);

4. Ka instruktorë trajnimi të kualifikuar.

b) Nëse kërkohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, verifikimi i pajtueshmërisë dhe përputhshmërisë së vazhdueshme me kërkesat referuar në pikën “a”, duhet të kryhet nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore.

c) Organizata trajnuese duhet të miratohet për të ofruar një ose më shumë lloje trajnimesh si vijon:

1. Trajnim fillestar teorik;

2. Trajnim fillestar praktik;

3. Trajnim periodik.

ARO.RAMP.125 Kryerja e inspektimeve në vendqëndrim

a) Inspektimet në vendqëndrim duhet të kryhen në mënyrë standarde duke përdorur formularin e dhënë në shtojcën III ose shtojcën IV.

b) Kur kryhet një inspektim, inspektori(-ët) duhet të bëjë / në të gjitha përpjekjet e mundshme për të shmangur një vonesë të paarsyeshme avionit të inspektuar.

c) Me përfundimin e inspektimit në VQA, piloti në komandë ose, në mungesë të tij/saj, një tjetër anëtar i ekuipazhit të fluturimit apo përfaqësuesi i operatorit do të informohet për rezultatet, duke përdorur formularin e përcaktuar në shtojcën III.

ARO.RAMP.130 Kategorizimi i gjetjeve

Për çdo artikull të inspektimit, tri kategori të mundshme të mospërputhjeve me kërkesat e zbatueshme përcaktohen si gjetje. Ato do të kategorizohen si më poshtë:

1. Gjetje e kategorisë 3, është çdo konstatim mospërputhjeje me kërkesat e zbatueshme ose kushtet e një certifikate që ka një ndikim madhor mbi sigurinë;

2. Gjetje e kategorisë 2, është çdo konstatim mospërputhjeje me kërkesat e zbatueshme ose kushtet e një certifikate që ka një ndikim të rëndësishëm mbi sigurinë;

3. Gjetja e kategorisë 1, çdo konstatim mospërputhjeje me kërkesat e zbatueshme ose nga kushtet e një certifikate që ka ndikim të vogël mbi sigurinë.

ARO.RAMP.135 Veprimet korrigjuese të gjetjeve

a) Për gjetjet e kategorisë 2 ose 3, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, ose sipas rastit Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore, duhet:

1. T'i komunikojë operatorit gjetjet me shkrim, duke përfshirë kërkesën për evidenca në lidhje me masat e marra korrigjuese; dhe

2. Të informojë autoritetin kompetent të shtetit të operatorit dhe nëse është e aplikueshme, shtetin në të cilin është regjistruar avioni dhe ku është lëshuar licenca e ekuipazhit të fluturimit. Kur është e përshtatshme, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ose Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore, duhet të kërkojë konfirmimin e pranimit të tyre për masat korrigjuese të ndërmarra nga operatorit, në përputhje me ARO.GEN.350 ose ARO.GEN.355.

b) Përveç pikës "a", në rastin e konstatimit të gjetjeve të kategorisë 3, Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të marrë hapa të menjëhershëm, duke:

1. Imponuar një kufizim në operimin e fluturimit të avionit;

2. Kërkuar masa korrigjuese të menjëhershme;

3. Bllokuar avionin në tokë në përputhje me ARO.RAMP. 140; ose

4. Imponuar një ndalim të menjëhershëm të operimeve në përputhje me EC Regulation No 2111/2005, transpozuar në Republikën e Shqipërisë me urdhrin e ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 "Për miratimin e rregullores mbi kriteret e përbashkëta për përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë".

c) Kur Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore ka ngritur një gjetje të kategorisë 3, ajo duhet t'i kërkojë autoritetit

kompetent ku është ulur mjeti fluturues për të marrë masat e duhura në përputhje me pikën "b".

ARO.RAMP.140 Bllokimi i mjetit fluturues në tokë

a) Në rastin e një gjetjeje të kategorisë 3, ku duket se avioni ka për synim apo ka të ngjarë të fluturojë pa përfundimin e masave korrigjuese nga operatorit ose pronari, autoriteti kompetent duhet:

1. Të njoftojë pilotin në komandë/komandantin ose operatorin që avioni nuk lejohet që të fillojë fluturimin deri në një njoftim të mëtejshëm; dhe

2. Të bllokojë avionin në tokë.

b) Autoriteti kompetent i shtetit ku është bllokuar avioni në tokë duhet të informojë menjëherë autoritetin kompetent të shtetit të operatorit dhe të shtetit në të cilin avioni është regjistruar, nëse është e nevojshme edhe Agjencinë Europiane të Sigurisë Ajrore nëse ai përdoret nga një operator i atyre vendeve që s'janë pjesë e BE-së.

c) Autoriteti kompetent, në koordinim me shtetin e operatorit ose me shtetin e regjistrimit, duhet të përshkruajë kushtet e nevojshme sipas të cilave mjeti fluturues mund të lejohet për t'u ngritur.

d) Nëse mospërputhja ndikon në validitetin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore të mjetit fluturues, bllokimi në tokë hiqet nga autoriteti kompetent vetëm kur operatorit tregohet evidenca se:

1. Është rikrijuar pajtueshmëria me kërkesat e zbatueshme;

2. Ka marrë leje fluturimi (*PtF*) në përputhje me EU Regulation 748/2012, transpozuar në legjislacionin shqiptar me urdhrin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012, për një avion të regjistruar në një shtet anëtar;

3. Ka leje fluturimi ose dokument ekuivalent të shtetit të regjistrimit ose të shtetit të operatorit të avionit të regjistruar në ato vende që nuk janë pjesë e BE-së dhe operohet nga një operator i një vendi anëtar të BE-së ose i një vendi që nuk bën pjesë në BE; dhe

4. Ka leje nga vendet që nuk janë pjesë e BE-së mbi të cilat do të fluturojë, nëse është e aplikueshme.

ARO.RAMP.145 Raportimi

a) Informacioni i mbledhur në përputhje me ARO.RAMP.125 (a) duhet të futet në bazën qendrore të të dhënave, referuar ARO.RAMP.150 (b) (2), brenda 21 ditëve kalendarike pas inspektimit.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ose Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore duhet të fusë në bazën qendrore të të dhënave çdo informacion të dobishëm për zbatimin e Regulation (EC) No 216/2008, transpozuar në legjislacionin shqiptar me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" dhe rregullave implementuese të tij dhe për realizimin e detyrave nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore të caktuara për të nga ky aneks, duke përfshirë informacionet përkatëse referuar në ARO.RAMP.110.

c) Kur informacioni i referuar në ARO.RAMP.110 tregon ekzistencën e një kërcënimi të mundshëm të sigurisë, ky informacion do t'i komunikohet pa vonesë çdo autoriteti kompetent dhe Agjencisë Europiane të Sigurisë Ajrore.

d) Kur jepet informacion për mangësi në avion, nga 1 person tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, burimi i

këtij informacioni referuar në ARO.RAMP.110 dhe ARO.RAMP.125 (a) duhet të jetë i pidentifikuar.

ARO.RAMP.150 Detyrat e koordinimit të Agjencisë Europiane të Sigurisë Ajrore

a) Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore menaxhon dhe administron mjetet dhe procedurat e nevojshme për ruajtjen dhe shkëmbimin e:

1. Informacionit, referuar në ARO.RAMP.145, duke përdorur format e krijuara si në shtojcat III dhe IV;

2. Informacionit të dhënë nga ato vende që nuk janë pjesë e BE-së dhe organizatat ndërkombëtare me të cilat marrëveshjet e duhura janë lidhur me BE-në, ose organizatat me të cilat Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore ka përfunduar marrëveshjet e duhura në përputhje me Regulation (EC) No 216/2008, transpozuar në legjislacionin shqiptar me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

b) Ky menaxhim duhet të përfshijë detyrat e mëposhtme:

1. Ruajtjen e të dhënave përkatëse nga Republika e Shqipërisë dhe shteti i ZPEA-së, sipas përcaktimit të Marrëveshjes Shumëpalëshe të informacionit të sigurisë për aeroplanët që ulen në aerodromet e ndodhura në territorin e Republikës së Shqipërisë;

2. Zhvillimin, mbajtjen dhe përditësimin e vazhdueshëm të bazës qendrore të të dhënave që përmban të gjithë informacionin e referuar në pikën (a)(1) dhe (2);

3. Sigurimin e ndryshimeve të nevojshme dhe përmirësimin e përdorimit të bazës së të dhënave;

4. Analizimin e bazës qendrore të të dhënave dhe informacioneve të tjera përkatëse në lidhje me sigurinë e avionit dhe operatorëve ajrorë dhe, mbi këtë bazë:

i) këshillimin e Komisionit dhe autoriteteve kompetente për veprimet e menjëhershme ose politikën e ndjekjes;

ii) raportimin të Komisioni dhe autoritetet kompetente të problemeve të mundshme të sigurisë;

iii) propozimin e veprimeve të koordinuara të Komisioni Europian dhe autoritetet kompetente në fushat e sigurisë, sipas nevojës, dhe sigurimin e koordinimit në nivele teknike të këtyre veprimeve.

5. Koordinim me institucionet dhe organet e tjera europiane, organizatat ndërkombëtare dhe autoritetet kompetente të atyre vendeve të treta që s’janë pjesë e BE-së për shkëmbimin e informacionit.

ARO.RAMP.155 Raporti vjetor

Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore duhet të përgatisë dhe t’i dorëzojë Komisionit një raport vjetor mbi sistemin e inspektimeve në vendqëndrim, i cili të paktën të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

a) statusin e progresit të sistemit;

b) statusin e inspektimeve të kryera gjatë vitit;

c) analizën e rezultateve të inspektimit me tregues të kategorive të gjetjeve;

d) veprimet e ndërmarra gjatë vitit;

e) propozimet për përmirësimin e mëtejshëm të sistemit të inspektimit në vendqëndrim; dhe

f) anekset me listat e inspektimeve të renditura nga shteti i operimit, tipi i avionit, operatorët dhe koeficientet (*ratios*) për artikull.

ARO.RAMP.160 Informacioni për publikun dhe mbrojtja e informacionit

a) Republika e Shqipërisë dhe shteti i ZPEA-së, sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe, duhet të përdorin informacionin e marrë nga ana e tyre në pajtim me ARO.RAMP.105 dhe ARO.RAMP.145 vetëm për qëllime të Regulation (EC) No 216/2008, transpozuar në legjislacionin shqiptar me udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullave implementuese të tij dhe duhet ta mbrojnë atë informacion sipas rrethanave.

b) Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore duhet të publikojë një raport informues përmbledhës vjetor, që duhet të jetë i disponueshëm për publikun dhe të përmbajë analizën e informacioneve të marra në përputhje me ARO.RAMP.145. Raporti duhet të jetë i thjeshtë dhe i lehtë për t’u kuptuar, dhe burimi i informacionit të jetë i pidentifikuar.

SHTOJCA I

AIR OPERATOR CERTIFICATE

(Approval schedule for air operators)

Types of operation: Commercial air transport (CAT) ☐ Passengers; ☐ Cargo;☐ Other ⁽¹⁾Commercial specialised operations (SPO) ☐ ⁽²⁾

5	State of the operator ⁽³⁾	⁽⁵⁾
	Issuing authority ⁽⁴⁾	
AOC ⁽⁶⁾ :	Operator name ⁽⁷⁾	Operational points of contact: ⁽⁹⁾
	Db a trading name ⁽⁸⁾	Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in ⁽¹²⁾ .
	Operator address ⁽¹⁰⁾ :	
	Telephone ⁽¹¹⁾ : Fax E-mail:	

This certificate certifies that ⁽¹³⁾ is authorised to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual, Annex IV to Regulation (EC) No 216/2008 and its Implementing Rules.

Date of issue ⁽¹⁴⁾ :	Name and signature ⁽¹⁵⁾ : Title:
---------------------------------	--

⁽¹⁾ Other type of transportation to be specified.

⁽²⁾ Specify the type of operation, e.g. agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, aerial advertisement.

⁽³⁾ Replaced by the name of the State of the operator.

⁽⁴⁾ Replaced by the identification of the issuing competent authority.

⁽⁵⁾ For use of the competent authority.

⁽⁶⁾ Approval reference, as issued by the competent authority.

⁽⁷⁾ Replaced by the operator's registered name.

⁽⁸⁾ Operator's trading name, if different. Insert 'Db a' (for 'Doing business as') before the trading name.

⁽⁹⁾ The contact details include the telephone and fax numbers, including the country code, and the e-mail address (if available) at which operational management can be contacted without undue delay for issues related to flight operations, airworthiness, flight and cabin crew competency, dangerous goods and other matters as appropriate.

⁽¹⁰⁾ Operator's principal place of business address.

⁽¹¹⁾ Operator's principal place of business telephone and fax details, including the country code. E-mail to be provided if available.

⁽¹²⁾ Insertion of the controlled document, carried on board, in which the contact details are listed, with the appropriate paragraph or page reference. E.g.: 'Contact details ... are listed in the operations manual, gen/basic, chapter 1, 1.1'; or ' ... are listed in the operations specifications, page 1'; or ' ... are listed in an attachment to this document'.

⁽¹³⁾ Operator's registered name.

⁽¹⁴⁾ Issue date of the AOC (dd-mm-yyyy).

⁽¹⁵⁾ Title, name and signature of the competent authority representative. In addition, an official stamp may be applied on the AOC.

SHTOJCA II

SPECIFIKIMET E OPERIMIT (sipas kushteve të miratuara në Manualin e Operimit) OPERATIONS SPECIFICATIONS (subject to the approved conditions in the Operations Manual)				
MINISTRIA E TRANSPORTIT DHE INFRASTRUKTURËS MINISTRY OF TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL CIVIL AVIATION AUTHORITY				
Telefon: Fax: E-mail:				
Telephone: _____; Fax: _____; E-mail: _____				
No.AOC:		Emri i operatorit:		Datë:
Operator Name: Date: Signature:		Firma:		
Emri i subjektit:				
Tipi i avionit:				
Aircraft model:				
Tipi i operimit: transport ajror tregtar ☐ Pasagjerë; ☐ Kargo; ☐ Të tjerë:..... ☐				
Types of operation: Commercial air transportation ☐ Passengers; ☐ Cargo; ☐ Other:..... ☐				
Zonat e operimit:				
Area of operation:				
Kufizimet speciale:				
Special Limitation				
Autorizimet speciale Special Authorizations:	Yes	No	Miratimet specifike Specific Approvals	Vërejtje Remarks
Mallrat e rrezikshme Dangerous Goods				
Operimi me dukshmëri të ulët. Low Visibility Operations Afrimi dhe ulja & ngritja Approach and Landing			CAT RVR: m DH: ft RVR: m	
RVSM N/A				
ETOPS N/A				
Specifikimet operacionale për PBN Navigation Specifications for PBN Operations				
Vazhdueshmëria e vlefshmërisë Continuing Airworthiness				
Others				

SHTOJCA III

Proof of Ramp Inspection									
Date:		Time:		Place:				Free format information of competent authority (logo, contact details tel./fax/e-mail)	
Operator:			State:		AOC No:				
Route from:		Flight No:		Route to:		Flight No:			
Flight type:	Chartered by operator:	Aircraft type:		Aircraft configuration:					
Charterer's State:			Registration mark:		Construction No:				
Flight crew State(s) of licensing:		Acknowledgement of receipt(*)							
		Name:			Signature:				
		Function:							
		Function:							

Check		Remark		Check		Remark		Check		Remark					
A Flight deck				Flight crew				C Aircraft condition							
1	General condition			20	Flight crew licence/ composition			1	General external condition						
2	Emergency exit			Journey log book/Technical log or equivalent				2	Doors and hatches						
3	Equipment			21	Journey log book or equivalent			3	Flight controls						
Documentation				22	Maintenance release			4	Wheels, tyres and brakes						
4	Manuals			23	Defect notification and rectification (incl. tech log)			5	Undercarriage, skids/floats						
5	Checklists			24	Pre-flight inspection			6	Wheel well						
6	Navigation/instrument charts			B Cabin safety				7	Powerplant and pylon						
7	Minimum equipment list							1	General internal condition			8	Fan blades, propellers, rotors (main/tail)		
8	Certificate of registration							2	Cabin crew station and crew rest area			9	Obvious repairs		
9	Noise certificate (where applicable)							3	First-aid kit/Emergency medical kit			10	Obvious unrepaired damage		
10	AOC or equivalent			4	Hand fire extinguishers			11	Leakage						
11	Radio licence			5	Life-jackets/Flotation devices										
12	Certificate of airworthiness			6	Seat belt and seat condition			D Cargo							
Flight data				7	Emergency exit, lighting and independent portable light			1	General condition of cargo compartment						
13	Flight preparation			8	Slides/Life-rafts (as required), ELT			2	Dangerous goods						
14	Mass and balance calculation			9	Oxygen supply (cabin crew and passengers)			3	Cargo stowage						
Safety equipment				10	Safety Instructions			E General							
15	Hand fire extinguishers			11	Cabin crew members										
16	Life-jackets/flotation devices			12	Access to emergency exits										
17	Harness			13	Stowage of passenger baggage										
18	Oxygen equipment			14	Seat capacity			1	General						
19	Independent portable light														

SHTOJCA IV

RELACION INSPEKTIMI NË TOKË SAFA

Lidhja 1

**AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL SHQIPTAR**

Relacion inspektimi në tokë

Nr _____

Burim:	RI (inspektim në tokë)	
Data:	_____	Vendi: _____
Ora lokale:	_____	
Përdoruesi:	_____	Numri COA: _____
Shteti:	_____	Tipi i operacionit: _____
Fluturim nga:	_____	Numri i fluturimit: _____
Fluturim për:	_____	Numri i fluturimit: _____
Ë marrë me qira nga përdoruesi:	_____	Shteti i qiradhënësit: _____
*(nëse ka një)		
Tipi i mjetit fluturues:	_____	Marka e regjistrimit: _____
Konfigurimi i mjetit fluturues:	_____	Numri i konstruksionit: _____
Ëkuipazhi i drejtimit:	_____	
Shteti i që lëshon licencën:	_____	
Shteti i dytë që lëshon Licencën*		
*(nëse ka një)		
Cfarë rezultoi:		
Kodi/Norma/Ref/Kategoria/Rezultati	Përshkrime të detajuara	
_____	_____	
_____	_____	

Tipi i aksioneve të marra:

Përshkrime të detajuara

☐ 3d) Ndalim i menjëhershëm operimit

Kodi i titujve	Verifikuar	Komentet
A. Kabina e pilotazhit		

☐ 3c) Mjeti i fluturimit i ndaluar në tokë nga autoriteti nacional i aviacionit që kryen inspektimin☐ 3b) Veprimet korrektuese para fluturimit☐ 3a) Limitim i operimeve të fluturimeve të mjetit fluturues☐ 2) Informacion autoritetit e përdoruesit☐ 1) Informacione komandantit

Informacione plotësuese (nëse kemi).....

Emri ose numri i inspektorit.....

- Ky relacioni paraqet një indikacion të asaj që është konstatuar në këtë rast e nuk duhet të jetë e kuptuar si provë e përshtatshmërisë të mjetit fluturues për fluturimin e parashikuar.

- Të dhënat e përfshira në këtë relacion mund të jenë objekt i modifikimeve për motive redaksionale në momentin e futjes së të dhënave SAFA.

Pikët e përgjithshme 1. Kushtet e përgjithshme..... 2. Dalja emergjente..... 3. Pajisjet.....	1 ☐ 2 ☐ 3 ☐	1 ☐ 2 ☐ 3 ☐
Dokumentet 4. Manualet..... 5. Lista e kontrollit..... 6. Karta e radionavigimit..... 7. Pajisjet minimale (MEL)..... 8. Certifikata e matrikullimit..... 9. Certifikata e akustikës (n.q.s. aplikohet)..... 10. CoA ose ekuivalente..... 11. Licenca e radios..... 12. Certifikatë e aeronavigabilitetit.....	4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐ 8 ☐ 9 ☐ 10 ☐ 11 ☐ 12 ☐	4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐ 8 ☐ 9 ☐ 10 ☐ 11 ☐ 12 ☐
Të dhënat e fluturimit 13. Përgatitjet për fluturim..... 14. Plani i ngarkesës dhe centrimi.....	13 ☐ 14 ☐	13 ☐ 14 ☐
Pajisjet e sigurisë 15. Zjarrfikëset portative..... 16. Xhubotat e shpëtimit/pajisjet e lundrimit..... 17. Veshje emergjence..... 18. Pajisjet e oksigjenit..... 19. Llambat e dorës.....	15 ☐ 16 ☐ 17 ☐ 18 ☐ 19 ☐	15 ☐ 16 ☐ 17 ☐ 18 ☐ 19 ☐
Ekuipazhi e drejtimit 20. Licenca e ekuipazhit të drejtimit.....	20 ☐	20 ☐
Dokumenti udhëtimit/dokumenti i bordit ose ekuivalent 21. Dokumenti i udhëtimit ose ekuivalenti..... 22. Certifikata e mirëmbajtjes..... 23. Njoftim dhe ndreqjen e mangësive (përfshirë dhe dok. e bordit)..... 24. Inspektim para nisjes së avionit.....	21 ☐ 22 ☐ 23 ☐ 24 ☐	21 ☐ 22 ☐ 23 ☐ 24 ☐
1. Gjendja e përgjithshme e brendshme..... 2. Vendet e asistentëve të fluturimit, zona e pushimit të ekuipazhit. 3. Këndi i ndihmës së shpejtë/këndi i ndihmës mjekësore..... 4. Zjarrfikëset portative..... 5. Xhubotat e shpëtimit/pajisjet e lundrimit..... 6. Gjendja e rripave të sigurimit dhe sediljeve..... 7. Ndriçimi dhe sinjalizimi i daljeve të emergjencës, llambat..... 8. Rrëshqitësit/barkat e shpëtimit (nëse kërkohen).ELT..... 9. Impianti i oksigjenit (kabina e pilotit dhe e pasagjerëve)..... 10. Instruksionet e sigurisë..... 11. Anëtarët e ekuipazhit të kabinës..... 12. Aksesit në daljen e sigurisë..... 13. Sigurimi i bagazhit..... 14. Numri i posteve të ndejtjes.....	1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐ 8 ☐ 9 ☐ 10 ☐ 11 ☐ 12 ☐ 13 ☐ 14 ☐	1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐ 8 ☐ 9 ☐ 10 ☐ 11 ☐ 12 ☐ 13 ☐ 14 ☐

SHTOJCA 1

Kodi i titujve	Verifikuar	Komente
C. Gjendja e mjetit fluturues		
1. Gjendja e jashtme e përgjithshme	1 ☐	1 ☐
2. Portat e futjet	2 ☐	2 ☐
3. Komandat e fluturimit	3 ☐	3 ☐
4. Rrotat, gomat e frenat	4 ☐	4 ☐
5. Patinat/galezhantet e karrelit të uljes	5 ☐	5 ☐
6. Strehimi i karrelit të uljes	6 ☐	6 ☐
7. Grupi propulsore dhe pylonat	7 ☐	7 ☐
8. Flatrat e elikës	8 ☐	8 ☐
9. Helikat, rrotorët (kryesore dhe të bishtit)	9 ☐	9 ☐
10. Riparime evidente	10 ☐	10 ☐
11. Dëmtime evidente të pariparuara	11 ☐	11 ☐
12. Humbjet	12 ☐	12 ☐
D. Ngarkesa		
1. Kondicionet e përgjithshme të hapësirave së ngarkesës	1 ☐	1 ☐
2. Mallra të rrezikshme	2 ☐	2 ☐
3. Sigurimi i ngarkesës në bord	3 ☐	3 ☐
E. Pika të përgjithshme		
1. Komente të përgjithshme	1 ☐	1 ☐

ANEKSI III
KËRKESAT ORGANIZATIVE PËR OPERATORET
AJRORE
PJESA ORO

ORO.GEN.005 Qëllimi

Ky aneks vendos rregullat që do të ndiqen nga një operator që drejton operimet në transportin ajror tregtar.

NËNPJESA GEN
KËRKESA TË PËRGJITHSHME

Seksioni I
Të përgjithshme

ORO.GEN.105 Autoriteti kompetent

Për qëllime të këtij aneksi, autoriteti kompetent, që ushtron mbikëqyrje mbi operatorët si subjekt i detyrimeve të certifikimit, të cilët e kanë bazën kryesore në Republikën e Shqipërisë, duhet të jetë ai i caktuar nga kjo e fundit.

ORO.GEN.110 Përgjegjësitë e operatorit

a) Operatori është përgjegjës për operimin e avionit, në përputhje me aneksin IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", kërkesat përkatëse të këtij aneksi dhe certifikatën e tij.

b) Çdo fluturim do të kryhet në përputhje me kushtet e manualit të operimeve.

c) Operatori do të krijojë dhe mbajë një sistem për ushtrimin e kontrollit operacional mbi çdo fluturim operuar nën kushtet e certifikatës së tij.

d) Operatori duhet të sigurojë se avionët e tij janë të pajisur dhe ekuipazhi i tij i kualifikuar siç kërkohen për zonën dhe llojin e operimit.

e) Operatori duhet të sigurojë që i gjithë personeli i caktuar, ose që është i përfshirë direkt në operimet e tokës dhe të

fluturimit, të jetë i udhëzuar siç duhet, të ketë demonstruar aftësitë në detyrat e tij/saj të veçanta dhe të jetë i vetëdijshëm për përgjegjësitë e tij/saj dhe lidhjen e detyrave të tilla me operimin si një i tërë.

f) Operatori do të krijojë procedura dhe udhëzime për operimin e sigurt të çdo tip avioni, të cilat të përmbajnë detyrat e personelit në tokë dhe të anëtarëve të ekuipazhit, si dhe përgjegjësitë për të gjitha llojet e operimit në tokë dhe në fluturim. Këto procedura nuk duhet të kërkojnë nga ekuipazhi kryerjen e ndonjë aktiviteti tjetër gjatë fazave kritike të fluturimit, përveç atyre të nevojshme për operimin e sigurt të avionit.

g) Operatori duhet të sigurojë që i gjithë personeli është bërë i vetëdijshëm se ata do të jenë në përputhje me ligjet, rregulloret dhe procedurat e atyre shteteve në të cilat operimet janë kryer dhe që kanë lidhje me performancën e detyrave të tyre.

h) Operatori duhet të krijojë një sistem listë-kontrolli për çdo tip avioni që do të përdoret nga anëtarët e ekuipazhit në të gjitha fazat e fluturimi, në kushte normale, anormale dhe emergjente për të siguruar se janë ndjekur procedurat e operimit sipas Manualit të Operimit. Përgatitja dhe përdorimi i listave do të zbatojë parimet e faktorëve njerëzorë dhe duhet të marrë në konsideratë dokumentacionin më të fundit përkatës nga prodhuesi i avionit.

i) Operatori duhet të specifikojë procedurat e planit të fluturimit për të siguruar zhvillimin e sigurt të tij në bazë të performancës së avionit, kufizimeve të tjera operative dhe që të ndiqen kushtet e përshtatshme të pritshme në fluturim dhe në aerodromet që kanë lidhje me operimin. Këto procedura duhet të përfshihen në manualin e operimit.

j) Operatori duhet të krijojë dhe të mbajë programet e trajnimit të mallrave të rrezikshme për personelin, ashtu siç

kërkohet nga udhëzimet teknike, të cilat do të jenë objekt i shqyrtimit dhe i miratimit nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar. Programet e trajnimit do të jenë konform me përgjegjësitë e personelit.

ORO.GEN.115 Aplikimi për një certifikatë operimi

a) Aplikimi për një certifikatë operatori ose një ndryshim të një certifikate ekzistuese do të bëhet në një formë dhe mënyrë të krijuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, duke marrë në konsideratë kërkesat për aplikim të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe të rregullave implementuese të tij.

b) Aplikantët për një certifikatë fillestare do të dorëzojnë tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dokumentacionin që vërteton se si ata do të përputhen me kërkesat e përcaktuara në udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij. Dokumentacioni i tillë duhet të përfshijë një procedurë të përshkruar se si do të menaxhohen dhe njoftohen tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak.

ORO.GEN.120 Procedurat e përputhshmërisë

a) Procedurat alternative të përputhshmërisë së atyre që janë miratuar nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore mund të përdoren nga një operator për të krijuar pajtueshmërinë me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij.

b) Kur një operator subjekt i certifikimit dëshiron të përdorë procedurat alternative të përputhshmërisë me procedurat e pranueshme të përputhshmërisë (AMC) të miratuara nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore për të krijuar pajtueshmëri me Regulation (EC) No 216/2008, transpozuar në legjislacionin shqiptar me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij, para se të zbatojë atë, ai duhet t’i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar një përshkrim të plotë të procedurës alternative të përputhshmërisë. Përshkrimi duhet të përfshijë ndonjë revizionim të manualeve ose të procedurave që mund të jenë të përshtatshme, si dhe një vlerësim që tregon se janë përmbushur rregullat implementuese.

Operatori mund të zbatojë këtë alternativë të mjeteve të përputhshmërisë deri në miratimin paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dhe në marrjen e njoftimit, të përcaktuar në ARO.GEN.120 (d).

ORO.GEN.125 Kushtet e miratimit dhe privilegjet e një operatori

Një operator i certifikuar duhet të përputhet me synimin dhe privilegjet e përcaktuara në specifikimet teknike të operimit, bashkangjitur të Certifikata e Operatorit.

ORO.GEN.130 Ndryshimet

a) Çdo ndryshim që ndikon tek:

1. Qëllimi i certifikatës ose specifikimi teknik i operimit të një operatori; ose
2. Ndonjë prej elementeve të sistemit të menaxhimit të operatori, siç kërkohet në ORO.GEN.200 (a) (1) dhe (a), (2), do të kërkojë miratim paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Për çdo ndryshim që kërkon miratim paraprak në pajtim me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese, operatori duhet të aplikojë për të marrë një miratim të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

Aplikimi do të jetë paraqitur para çdo ndryshimi të ndërmarrë, në mënyrë që t’i mundësojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar që të përcaktojë vazhdimin e përputhjes me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij dhe të ndryshojë, nëse është e nevojshme, certifikatën e operatorit dhe kushtet e miratimit në specifikimet teknike të operimit bashkëlidhur. Operatori duhet t’i dorëzojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar çdo dokumentacion përkatës.

Ndryshimi do të zbatohet vetëm pas marrjes së miratimit zyrtar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, në përputhje me ARO.GEN.330. Operatori do të veprojë nën kushtet e përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar gjatë ndryshimeve të tilla, si të zbatueshme.

c) Të gjitha ndryshimet që nuk kërkojnë miratim paraprak do të menaxhohen dhe t’i njoftohen Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, siç përcaktohet në procedurat e miratuara nga ky autoritet në përputhje me ARO.GEN.310 (c).

ORO.GEN.135 Vazhdimësia e vlefshmërisë

a) Certifikata e operatorit do të mbetet e vlefshme deri sa:

1. Operatori qëndron në përputhje me kërkesat përkatëse të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij, duke marrë parasysh dispozitat që lidhen me trajtimin e gjetjeve siç specifikohet në ORO.GEN.150;

2. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar lejohet të ketë akses tek operatori, siç përcaktohet në ORO.GEN.140 për të përcaktuar pajtueshmërinë me kërkesat përkatëse të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij; dhe

3. Certifikata nuk dorëzohet apo revokohet.

b) Pas revokimit ose dorëzimit certifikata duhet t’i kthehet Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar pa vonesë.

ORO.GEN.140 Akses

a) Me qëllim vendosjen e përputhshmërisë me kërkesat përkatëse të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil” dhe rregullat implementuese të tij, operatori do të lejojë hyrjen, në çdo kohë, në çdo objekt, avion, dokument, të dhëna, procedurë apo çdo material tjetër të rëndësishëm për aktivitetet që lidhen me certifikimin, nëse ajo është kontraktuar ose jo, çdo personi të autorizuar nga njëri prej autoriteteve të mëposhtme:

1. Autoriteti kompetent përcaktuar në ORO.GEN.105;
2. Autoriteti që vepron nën kushtet e ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(d) ose ARO.RAMP.

b) Hyrja tek avioni, e përmendur në pikën “a”, duhet të përfshijë mundësinë për hyrje dhe qëndrim në të gjatë fluturimit, nëse nuk vendoset ndryshe nga komandanti për kabinën e pilotimit në përputhje me CAT.GEN.MPA.135 në interes të sigurisë.

ORO.GEN.150 Gjetjet

Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve, operatori duhet:

- a) Të identifikojë shkakun e mos pajtueshmërisë;
- b) Të përcaktojë një plan të veprimeve korrigjuese; dhe
- c) Të demonstrojë zbatimin e veprimeve korrigjuese bindëse për Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar, brenda një periudhe të rënë dakord me këtë autoritet, siç përcaktohet në ARO.GEN.350 (d).

ORO.GEN.155. Reagime të menjëhershme për një problem të sigurisë

Operatori duhet të zbatojë:

- a) Çdo masë sigurie të vendosur nga organi kompetent në përputhje me ARO.GEN.135 (c); dhe
- b) Çdo informacion sigurie të rëndësishëm e të detyrueshëm lëshuar nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore, duke përfshirë direktivat e vlefshmërisë.

ORO.GEN.160 Raportimi i ngjarjeve

a) Operatori duhet të raportojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, dhe të çdo organizatë tjetër që kërkohet nga shteti i operatorit për t'u informuar, çdo aksident, incident serioz dhe ngjarje, siç përcaktohet në urdhrin e ministrit nr. 123, datë 22.12.2011 "Mbi adoptimin e rregullores për integrimin në një qendër të përbashkët të informacionit rreth ngjarjeve në aviacionin civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara" dhe urdhrin e ministrit nr. 68, datë 10.6.2012 "Për miratimin e rregullores për raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil".

b) Pa cenuar pikën "a", operatori duhet të raportojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dhe tek organizata përgjegjëse për projektimin e avionit çdo incident, mosfunksionim, defekt teknik, tejkalim të kufizimeve teknike, që do të nxjerrë në pah dukuri të pasakta, të paplota ose informata të paqarta, të përfshira në të dhënat e vendosura në marrëveshje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012, ose rrethana të tjera të parregullta që ka ose mund të kenë rrezikuar operimin e sigurt të avionit edhe pse nuk ka rezultuar si një aksident ose incident serioz.

c) Pa cenuar urdhrin e ministrit nr. 123, datë 22.12.2011 "Mbi adoptimin e rregullores për integrimin në një qendër të përbashkët të informacionit rreth ngjarjeve në aviacionin civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara", urdhrin e ministrit nr. 68, datë 10.6.2012 "Për miratimin e rregullores për raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil", dhe urdhrin e ministrit nr. 23, datë 22.12.2011, raportet e referuara në paragrafët "a" dhe "b" do të bëhen në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dhe të përmbajnë të gjitha informacionet përkatëse në lidhje me kushtet e njohjes së operatorit.

d) Raportet duhet të bëhen sa më shpejt të jetë e mundur, por në çdo rast brenda 72 orëve që operatori identifikon gjendjen në të cilën lidhet raporti, përjashtuar rastet kur kjo gjë pengohet nga rrethana të jashtëzakonshme.

e) Kur është rasti, operatori do të prodhojë një raport progresi për të siguruar detajet e veprimeve që synon të marrë për të parandaluar dukuritë e ngjashme në të ardhmen, sapo të jenë identifikuar këto dukuri. Ky raport do të krijohet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

Seksioni 2

Menaxhimi

ORO.GEN.200 Sistemi i menaxhimit

a) Operatori do të krijojë, zbatojë dhe mbajë një sistem të menaxhimit që të përfshijë:

1. Linja të përcaktuara qartë të përgjegjësisë për operatorin, duke përfshirë edhe një përgjegjësi të drejtpërdrejtë të sigurisë së menaxherit të përgjithshëm.
2. Një përshkrim të filozofive të përgjithshme dhe parimeve të operatorit në lidhje me sigurinë, të referuara si politikë e sigurisë;
3. Identifikimin e rreziqeve të sigurisë në aviacion, shkaktuar nga aktivitetet e operatorit të tyre, vlerësimin dhe menaxhimin e rreziqeve të lidhura me to, duke përfshirë marrjen e masave për të zbutur rrezikun dhe verifikimin e efektshmërisë së tyre;
4. Mbrojtjen e personelit të trajnuar dhe kompetent për të kryer detyrat;
5. Dokumentacionin e sistemit të menaxhimit të të gjithave proceseve kyçe, duke përfshirë një proces për t'i bërë të ditur personelit përgjegjësitë e tij dhe procedurat për ndryshimin e këtij dokumentacioni;
6. Një funksion për të monitoruar pajtueshmërinë e operatorit me kërkesat respektive. Monitorimi i pajtueshmërisë do të përfshijë një sistem vlerësimi të gjetjeve për menaxherin përgjegjës për të siguruar zbatimin efektiv të veprimeve korrigjuese sipas nevojës; dhe
7. Ndonjë kërkesë shtesë siç parashikohet në nënpjesët përkatëse të këtij aneksi ose të anekseve të tjera të aplikueshme.

b) Sistemi i menaxhimit duhet të korrespondojë me madhësinë e operatorit dhe me natyrën dhe kompleksitetin e aktiviteteve të tij, duke marrë parasysh rreziqet që lidhen natyrshëm me këto aktivitete.

ORO.GEN.205 Aktivitetet e kontraktuara

a) Veprimtaritë e kontraktuara përfshijnë të gjitha aktivitetet brenda synimit të aprovimit, të cilat kryhen nga një organizatë që në vetvete është e certifikuar për të kryer një aktivitet të tillë ose nëse nuk është certifikuar, të funksionojë nën miratimin e operatorit. Operatori duhet të sigurojë se kur kontraktin apo blen ndonjë pjesë të aktivitetit të saj, shërbimi ose produkti i kontraktuar ose i blerë të përputhet me kërkesat e zbatueshme.

b) Kur operatori i certifikuar kontraktin ndonjë pjesë të aktivitetit të tij me një organizatë që në vetvete nuk është e certifikuar në përputhje me këtë pjesë për të kryer një aktivitet të tillë, organizata e kontraktuar do të punojë nën miratimin e operatorit. Organizata kontraktuese duhet të sigurojë që t'i jepet akses Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar në organizatën e kontraktuar, për të përcaktuar përputhshmërinë e vazhdueshme me kërkesat e zbatueshme.

ORO.GEN.210 Kërkesat për personelin

a) Operatori do të emërojë një menaxher të përgjithshëm, i cili ka autoritetin për të siguruar që të gjitha aktivitetet mund të financohen dhe të kryhen në përputhje me kërkesat e zbatueshme. Menaxheri i përgjithshëm do të jetë përgjegjës për krijimin dhe mbajtjen e një sistemi efektiv të menaxhimit.

b) Një person ose grup personash do të propozohen nga

operatori, me përgjegjësinë për të siguruar që operatori mbetet në përputhje me kërkesat e zbatueshme. Personi(at) i/e tillë do t'i përgjigjet/n direkt menaxherit të përgjithshëm.

c) Operatori duhet të ketë personel të mjaftueshëm të kualifikuar për detyrat dhe aktivitetet e planifikuara që të kryhen në përputhje me kërkesat e zbatueshme.

d) Operatori duhet të ruajë regjistrat e duhur për eksperiencën, kualifikimin dhe për trajnimin për të treguar përputhje me pikën "c".

e) Operatori duhet të sigurojë që i gjithë personeli të jetë në dijeni të rregullave dhe procedurave përkatëse për ushtrimin e detyrave të tyre.

ORO.GEN.215 Kërkesat për komoditetet

Operatori duhet të ketë komoditete që lejojnë punën dhe menaxhimin e të gjitha detyrave dhe aktiviteteve të planifikuara, në përputhje me kërkesat e zbatueshme.

ORO.GEN.220 Mbajtja e të dhënave

a) Operatori duhet të krijojë një sistem të mbajtjes së regjistrave që lejon ruajtjen e përshtatshme dhe një historik të besueshëm të të gjithave aktiviteteve të zhvilluara, duke mbuluar në mënyrë të veçantë të gjitha elementet e treguara në ORO.GEN.200.

b) Format i dokumenteve do të specifikohet në procedurat e operatorit.

c) Regjistrat duhet të ruhen në një mënyrë të atillë që të sigurojnë mbrojtje nga dëmtimet, modifikimet dhe vjedhja.

NËNPJESA AOC

CERTIFIKATA E OPERATORIT AJROR

ORO.AOC.100 Aplikimi për një certifikatë operatori ajror

a) Pa cenuar udhëzimin e ministrit nr. 14, datë 9.9.2011, i ndryshuar, me udhëzimin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010 "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore, para se të fillojnë operimet ajrore tregtare, operatori do të aplikojë për të marrë një Certifikatë të Operatorit Ajror (AOC) të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Operatori duhet të sigurojë informacionin e mëposhtëm tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar:

1. Emrin zyrtar dhe emrin e biznesit, adresën dhe adresën e postës elektronike të aplikuesit;
2. Një përshkrim të operimeve të propozuara, duke përfshirë tipin dhe numrin e avionëve operues;
3. Një përshkrim të sistemit të menaxhimit, duke përfshirë strukturën organizative;
4. Emrin e menaxherit të përgjithshëm;
5. Emrat e personave të emëruar të kërkuara nga ORO.AOC.135 (a) së bashku me kualifikimet dhe përvojën e tyre dhe;
6. Një kopje të manualit të operimeve të kërkuar nga ORO.MLR.100.
7. Një deklaratë që të theksojë se i gjithë dokumentacioni që i dërgohet Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar është i verifikuar nga aplikanti dhe në përputhje me kërkesat e aplikimit.

c) Aplikanti duhet t'i tregojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, që:

1. Është në përputhje me të gjitha kërkesat e zbatueshme të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për

rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", me aneksin IV (pjesa-CAT) dhe aneksin V (pjesa-SPA) të kësaj rregulloreje, sipas aplikimit;

2. Të gjithë avionët që operojnë kanë një certifikatë vlefshmërie (CVA) në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 "Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese"; dhe

3. Organizimi dhe menaxhimi i operimit është i përshtatshëm dhe në përputhje, me shkallën dhe fushën e operimit.

ORO.AOC.105 Specifikimet e operimeve dhe privilegjet e mbajtjes së një AOC

Privilegjet e operatorit, duke përfshirë edhe ato të garantuara në marrëveshje me shtojcën V (pjesa-SPA), do të detajohen në specifikimet e certifikatës së operimeve.

ORO.AOC.110 Marrëveshja e qirasë

Çdo qiramarrje:

a) Pa cenuar udhëzimin e ministrit nr. 17, datë 2.9.2010 "Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore", ndryshuar me udhëzimin e ministrit nr. 14, datë 9.9.2011, me çdo marrëveshje qiraje për avionët e përdorur nga një operator i certifikuar në përputhje me këtë pjesë do t'i nënshtrohet miratimit paraparak të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar.

b) Operatori i certifikuar në përputhje me këtë pjesë do të marrë me qira të njomë një avion nga një operator që nuk është subjekt i një ndalimi operativ në pajtim urdhrin e ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 "Për miratimin e rregullores mbi kriteret e përbashkëta për përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë".

Marrja me qira me personel

c) Aplikanti për miratimin e marrjes me qira të njomë të një avioni të një operatori të atij vendi që s'është pjesë e BE-së duhet t'i demonstrojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, që:

1. Operatori i atij vendi që s'është pjesë e BE-së, mban një AOC të vlefshme, të lëshuar sipas aneksit 6 të ICAOs;
2. Standardet e sigurisë së operatorit të atij vendi që s'është pjesë e BE-së në lidhje me vazhdueshmërinë e vlefshmërisë dhe operimet ajrore janë ekuivalente me kërkesat e zbatueshme të përcaktuara nga urdhri i ministrit nr. 110, datë 2.10.2012 "Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra" dhe nga kjo rregullore; dhe

3. Avioni ka një certifikatë të vlefshmërisë ajrore standarde të lëshuar në pajtim me aneksin 8 të ICAO-s.

Marrja me qira pa personel

d) Një aplikant për miratimin e marrjes me qira të thatë të një avioni të regjistruar në ato vende që s'bëjnë pjesë në BE duhet t'i demonstrojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, që:

1. Është identifikuar se nuk mund të plotësohet një nevojë

operative përmes marrjes me qira të një mjeti fluturues të regjistruar në BE;

2. Kohëzgjatja e marrjes me qira të thatë nuk i kalon shtatë muaj në një periudhë prej 12 muaj radhazi; dhe
3. Është garantuar përputhshmëri me kërkesat e zbatueshme të urdhrin të ministrit nr. 110, datë 2.10.2012 "Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra".

Dhënia me qira pa personel

e) Operatori i certifikuar në përputhje me këtë pjesë, që synon të japë me qira një nga avionët e tij, do të aplikojë për miratim paraprak tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar. Kërkesa duhet të shoqërohet me kopje të marrëveshjes së qirasë së caktuar apo përshkimit të kushteve të qirasë, me përjashtim të marrëveshjeve financiare, dhe të gjithë dokumentacionit tjetër përkatës.

Dhënie me qira me personel

f) Para se të jepet me qira të njomë një avion, operatori i certifikuar në përputhje me këtë pjesë të rregullores, duhet të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar.

ORO.AOC.115 Marrëveshjet "ndarje-kodi"

a) Pa cenuar kërkesat e sigurisë së BE-së, të aplikueshme për operatorët dhe avionët e atyre vendeve që s'janë pjesë e BE-së, një operator i certifikuar në përputhje me këtë pjesë do të hyjë në një marrëveshje ndarje-kodesh me një operator të atij vendi që s'është vend i BE-së vetëm, pasi:

1. Të ketë verifikuar që operatori i atij vendi që s'është pjesë e BE-së përputhet me standardet e ICAO në fuqi;
2. Të ketë dorëzuar tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar informacione të dokumentuara, të cilat mundësojnë këtë autoritet të përputhet me ARO.OPS.105.

b) Kur zbaton marrëveshjen ndarje-kodi, operatori do të monitorojë dhe vlerësojë rregullisht përputhshmërinë e operatorit të atij vendi që s'është pjesë e BE-së me standardet e aplikueshme të ICAO-s.

c) Operatori i certifikuar sipas kësaj pjese nuk do të shesë dhe të japë bileta për një fluturim që operohet nga një operator i një vendi që s'është pjesë e BE-së, kur ky i fundit është subjekt i një ndalimi operativ në pajtim me urdhrin e ministrit nr. 77, datë 17.7.2012 "Për miratimin e rregullores mbi kriteret e përbashkëta për përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë" ose nuk vazhdon të përputhet me standardet e aplikueshme të ICAO-s.

ORO.AOC.120 Miratimet për të siguruar trajnimin e ekuipazhit të kabinës dhe për të nxjerrë dëshmitë e ekuipazhit të kabinës

a) Kur synohet dhënia e kurseve të trajnimit të kërkuara në rregulloren "Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", operatori do të aplikojë dhe do të marrë një miratim të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar. Për këtë qëllim, aplikanti duhet të demonstrojë përputhshmëri me kërkesat për zhvillimin dhe përmbajtjen e kursit të trajnimit themeluar në CC.TRA.215 dhe CC.TRA.220 të po atij aneksi dhe do t'i dorëzojë Autoritetit

të Aviacionit Civil shqiptar:

1. Datën e fillimit të menduar të aktivitetit;
2. Të dhënat personale dhe kualifikimet e instruktorëve si të rëndësishëm për elementet e trajnimit që do të mbulohen;
3. Emrin(-at) dhe adresën(-at) e vendeve në të cilat do të zhvillohet trajnimi;
4. Një përshkrim të objekteve, metodave të trajnimit, manualeve dhe mjeteve prezantuese që do të përdoren; dhe
5. Programet mësimore dhe programet respektive për kursin e trajnimit.

b) Nëse Republika e Shqipërisë vendos, në përputhje me ARA.CC.200 të aneksit (pjesa-ARA) të rregullores "Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", se operatorët mund të miratohen për të nxjerrë dëshmitë e ekuipazhit të kabinës, aplikanti duhet që, përveç se sa kërkohet nga pika "a":

1. T'i tregojnë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, që:
 - i) organizata ka aftësinë dhe përgjegjshmërinë për ta kryer këtë detyrë;
 - ii) personeli që kryen ekzaminime të përshtatshme është i kualifikuar dhe nuk përbën konflikt interesi; dhe
2. Të sigurojë procedurat dhe kushtet e përcaktuara, për:
 - i) kryerjen e ekzaminimit të kërkuar nga CC.TRA.220;
 - ii) lëshimin e dëshmimeve të ekuipazhit të kabinës; dhe
 - iii) t'i paraqesë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar të gjitha informacionet përkatëse dhe dokumentacionin që lidhet me dëshmitë që do të lëshojë dhe zotëruesit e tyre, për qëllimin e regjistrave, mbikëqyrjen dhe zbatimin e veprimeve nga ana e këtij Autoriteti.

a) Miratimet e përmendura në pikat "a" dhe "b", do të detajohen në specifikimet e operimeve.

ORO.AOC.125 Operimet jotregtare të avionëve, të shënuara në specifikimet teknike të operimeve nga zotëruesi i një AOC

Zotëruesi i AOC mund të kryejë operate jotregtare me një avion, ndërsa përdoret për operate të transportit ajror tregtar që është e shënuar në specifikimet e operimeve të AOC së tij, me kusht që operatori:

- a) Të përshkruajë, operate të tilla në detaje në manualin e operimeve, duke përfshirë:
 1. Identifikimin e kërkesave të aplikueshme;
 2. Një identifikim të qartë të ndonjë dallimi ndërmjet procedurave operative që përdoren kur kryen operacionet tregtare dhe jotregtare;

3. Të sigurojë që i gjithë personeli i përfshirë në operim të jetë plotësisht i familjarizuar me procedurat shoqëruese;

b) Të paraqesë ndryshimet e identifikuara ndërmjet procedurave operative të përmendura në pikën (a) (2) tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për miratim paraprak. ORO.AOC.130 Monitorimi i të dhënave të fluturimit – aeroplanët

a) Operatori do të krijojë dhe mirëmbajë një sistem monitorimi të dhënave të fluturimit, i cili do të integrohet në sistemin e saj të menaxhimit, për aeroplanë të certifikuar me një peshë maksimale të ngritjes më shumë se 27000 kg.

b) Sistemi i monitorimit të të dhënave të fluturimit, duhet të jetë jondëshkues dhe të përmbajë masa të përshtatshme për të mbrojtur burimin e të dhënave.

ORO.AOC.135 Kërkesat e personelit

a) Në përputhje me ORO.GEN.210 (b), operatori do të emërojë personat përgjegjës për menaxhimin dhe mbikëqyrjen në fushat e mëposhtme:

1. Operimet e fluturimit;
2. Trajnimi i ekuipazhit;
3. Operimet e tokës; dhe
4. Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore në pajtim me urdhrin e ministrit nr. 110, datë 2.10.2012 “Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”.

b) *Përshtatshmëria dhe kompetencat e personelit*

1. Operatori do të punësojë personel të mjaftueshëm për operimet e planifikuara në fluturim dhe në tokë.
2. I gjithë personeli i caktuar, ose që është i përfshirë direkt në operimet e fluturimit dhe të tokës duhet:
 - i) të jetë trajnuar siç duhet;
 - ii) të demonstrojë aftësitë në kryerjen e detyrave të caktuara; dhe
 - iii) të jetë i vetëdijshëm për përgjegjësitë edhe në lidhje me detyrat në këtë operim si një i tërë.

c) *Mbikëqyrja e personelit*

1. Operatori do të emërojë një numër të mjaftueshëm të mbikëqyrësve të personelit, duke marrë parasysh strukturën organizative të operatorit dhe numrin e personelit të punësuar.
2. Detyrat dhe përgjegjësitë e këtyre mbikëqyrësve duhet të përcaktohen, si dhe duhet të bëhen të gjitha marrëveshjet e tjera të nevojshme për të siguruar se ata mund t’i shkarkojnë përgjegjësitë e tyre mbikëqyrëse.
3. Mbikëqyrja e anëtarëve të ekuipazhit dhe personelit të përfshirë në operacion do të ushtrohet nga individë me përvojë të konsiderueshme dhe me aftësi për të siguruar arritjen e standardeve të përcaktuara në manualin e operimeve.

ORO.AOC.140 Kërkesat për komoditetet

Në përputhje me ORO.GEN.215, operatori duhet:

- a) Të përdorë komoditete të përshtatshme për punimet në tokë për të garantuar punime të sigurta për fluturimet;
- b) Të organizojnë komoditete ndihmëse operationale në bazën kryesore të operimeve, në mënyrë që të jenë të përshtatshme për fushën dhe llojin e operimit; dhe
- c) Të sigurojë hapësirat e punës në çdo bazë operimi të jenë të mjaftueshme për personelin, veprimet e të cilëve mund të ndikojnë në sigurinë e operimeve të fluturimit. Rëndësi duhet t’i jepet nevojave të personelit të tokës, personelit që merret me kontrollin operacional, me ruajtjen dhe shfaqjen e regjistrave thelbësorë dhe planifikimet të fluturimit nga ekuipazhi.

ORO.AOC.150 Kërkesat për dokumentacionin

- a) Operatori duhet të kujdeset për prodhimin e manualeve dhe për çdo dokumentacion tjetër të kërkuar, si dhe për ndryshimet e lidhura me to.
- b) Operatori duhet të jetë në gjendje të shpërndajë pa vonesë udhëzime operative dhe informacione të tjera.

NËNPJESA MLR

MANUALET, DOKUMENTET DHE TË DHËNAT

ORO.MLR.10 Manualët e operimit. Të përgjithshme

a) Një operator do të krijojë një Manual Operimi (OM) siç specifikohet në pikën 8.b të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

b) Përmbajtja e OM duhet të reflektojë kërkesat e përcaktuara në këtë aneks, aneksin IV (pjesa-CAT) dhe aneksin V (pjesa- SPA), sipas aplikueshmërisë, dhe nuk do të shkelë kushtet e përcaktuara në specifikimet e operimeve të Certifikatës së Operatorit Ajror (AOC).

c) OM mund të lëshohet në pjesë të veçanta.

d) I gjithë personeli i operimit duhet të ketë akses të lehtë në pjesët të OM që kanë lidhje me detyrat e tyre.

e) OM-të do të mbahen të përditësuara. I gjithë personeli duhet të vihet në dijeni për ndryshimet që kanë lidhje me detyrat e tyre.

f) Çdo anëtar i ekuipazhit duhet të pajiset me një kopje personale të seksioneve përkatëse të OM-ve që u përkasin detyrave të tyre. Çdo mbajtës i një OM-je, apo i pjesëve të duhura të tij, do të jetë përgjegjës për përditësimin e kopjes së tij/saj me ndryshimet ose revizionimet e dhëna nga operatori.

g) Për mbajtësit e AOC:

1. Për ndryshimet që kërkojnë njoftim në përputhje me ORO.GEN.115 (b) dhe ORO.GEN.130 (c), operatori do t’i dorëzojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, ndryshimet e synuara para datës së hyrjes në fuqi; dhe

2. Për ndryshimet e procedurave të lidhura me miratim paraprak në përputhje me ORO.GEN.130, miratimi do të merret para se ato të hyjnë në fuqi.

h) Pavarësisht pikës “g”, kur ndryshimet e menjëhershme apo rishikimet janë të nevojshme në interes të sigurisë, ata mund të botohen dhe të zbatohen menjëherë, me kusht që të aplikohet për çdo ndryshim të kërkuar.

i) Operatori duhet të përfshijë të gjitha ndryshimet dhe revizionimet e kërkuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

j) Operatori duhet të sigurojë se informacioni i marrë nga dokumentet e miratuara, si dhe çdo ndryshim të pasqyrohet saktë në OM. Kjo nuk e ndalon operatorin të publikojë në OM të dhëna dhe procedurat mbrojtëse.

k) Operatori duhet të sigurojë që i gjithë personeli është në gjendje të kuptojë gjuhën në të cilën janë shkruar ato pjesë të OM që u përkasin detyrave dhe përgjegjësi të tij/saj. Përmbajtja e OM duhet të paraqitet në një formë që mund të përdoret pa vështirësi dhe të respektojë parimet e faktorëve njerëzorë.

ORO.MLR.101 Manuali i operimeve - struktura

Struktura kryesore e OM do të jetë si vijon:

a) Pjesa A: Të përgjithshme/bazat; i përbërë nga politikat, instruksionet dhe procedurat operationale për të gjithë tipat e avionëve.

b) Pjesa B: Çështjet operationale të avionit; i përbërë nga procedurat dhe instruksionet që lidhen me tipat e avionit, duke marrë në konsideratë dallimet në mes tipave/kategorive, varianteve apo avionëve individualë të përdorur nga operatori;

c) Pjesa C: Operacione të transportit ajror tregtar; i përbërë nga instruksione dhe informacione për itineraret/rolet/hapësirat/aerodromet/bazat operacionale;

d) Pjesa D: Trajnimi; i përbërë nga të gjitha udhëzimet për trajnimin e personelit të kërkuar për një operim të sigurt.

ORO.MLR.105 Lista e minimumit të pajisjeve

a) Një listë e minimumit të pajisjeve (MEL) do të krijohet siç specifikohet në 8.a.3 të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, bazuar në listën udhëzuese minimale e pajisjeve nga prodhuesi (MMEL), siç përcaktohet në të dhënat e përcaktuara në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese”.

b) MEL dhe çdo ndryshim i saj duhet të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

c) Operatori duhet të ndryshojë MEL pas çdo ndryshim të aplikueshëm në MMEL brenda afatit kohor të pranueshëm.

d) Përveç listës së artikujve, MEL duhet të përmbajë:

1. Një parathënie, ku të përfshihen udhëzimet dhe përkufizimet për ekuipazhet e fluturimit dhe personelin e mirëmbajtjes, duke përdorur MEL;
2. Statusin e revizionimit të MMEL mbi të cilin MEL është bazuar dhe statusin e revizionimit të MEL-it;
3. Synimin, nivelin dhe qëllimin e MEL.

e) Operatori duhet:

1. Të vendosë intervalet e korigjimit për secilin instrument, pajisje ose funksion jooperacional të listuar në MEL. Intervali i korigjimit në MEL nuk do të jetë më pak kufizues se intervali i korigjimit korrespondues në MMEL;
2. Të krijojë një program efektiv korigjimi;
3. Të operojë në avion pas mbarimit të intervalit të korigjimit specifikuar në MEL vetëm pasi:

- i) të jetë riparuar defekti; ose
- ii) intervali i korigjimit është shtyrë në përputhje me pikën “f”.

f) Në varësi të miratimit të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, operatori mund të përdorë një procedurë për zgjatjen në kohë të intervaleve të korigjimit të kategorive B, C dhe D, me kusht që:

1. Zgjatja e intervalit të korigjimit për atë tip avioni është brenda qëllimit të MMEL;
2. Zgjatja e intervalit të korigjimit është, si maksimum, i njëjtë me intervalin e korigjimit të specifikuar në MEL;
3. Zgjerimi i intervalit të korigjimit nuk përdoret si një mënyrë për kryerjen normale të korigjimit në MEL, por është përdorur vetëm kur korigjimi është penguar nga shkaqe jashtë kontrollit të operatorit;
4. Operatori të krijojë një përshkrim të detyrave dhe përgjegjësi specifike të kontrolluar në zgjatjen e intervaleve;
5. Është njoftuar Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për ndonjë zgjatje të intervalit korigjues të aplikuar; dhe
6. Është themeluar një plan për të përmbushur korigjimet në rastin e parë.

g) Operatori duhet të krijojë procedura operative dhe të mirëmbajtjes të referuara në MEL, duke marrë parasysh

procedurat operative dhe të mirëmbajtjes të referuara në MMEL. Këto procedura duhet të jenë pjesë e manualeve të operatorit ose MEL.

h) Operatori duhet të ndryshojë procedurat operative dhe të mirëmbajtjes të referuara në MEL pas çdo ndryshimi të zbatueshëm në procedurat operative dhe të mirëmbajtjes të referuara në MMEL.

i) Duke përjashtuar rastet kur në MEL specifikohet ndryshe, operatori duhet të plotësojë:

1. Procedurat operative të përmendura në MEL kur planifikon dhe/ose operon me instrumentin/pajisjen jofunksionale; dhe
2. Procedurat e mirëmbajtjes të përmendura në MEL para se të veprojnë me instrumentet/pajisjet jofunksionale.

j) Si subjekt i një miratimi të veçantë individual nga organi kompetent, operatori mund të operojë me një avion me instrumente apo pajisje jofunksionale, jashtë kufizimeve të MEL, por brenda kufizimeve të MMEL, me kusht që:

1. Instrumentet, pajisjet ose funksionet në fjalë janë brenda synimit të MMEL, siç parashikohet në të dhënat e përcaktuara në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese”;
2. Miratimi nuk është përdorur si një mënyrë normale për kryerjen e operacioneve jashtë kufizimeve të miratuara të MEL, por është përdorur vetëm kur ngjarjet përtej kontrollit të operatorit kanë parandaluar përputhshmërinë MEL;
3. Është krijuar nga operatori një përshkrim i detyrave specifike dhe përgjegjësi për kontrollin dhe funksionimin e aeroplanit nën një miratim të tillë; dhe
4. Është krijuar një plan për të ndrequr instrumentet/pajisjeve jofunksionale apo rikthimi i avionit në gjendje operacionale nën kufizimet MEL.

ORO.MLR.110 Regjistri i udhëtimit

Për çdo fluturim apo seri fluturimesh, duhet të mbahen raportet e avionit, të ekuipazhit të tij dhe të çdo udhëtimi në formën e një regjistri udhëtimi ose një dokument ekuivalent.

ORO.MLR.115 Mbajtja e të dhënave

a) Të dhënat e aktiviteteve të përmendura në ORO.GEN.200 duhet të ruhen për të paktën pesë vjet.

b) Informacioni i mëposhtëm, i cili përdoret për përgatitjen dhe realizimin e një fluturimi, si dhe raportet shoqëruese, do të ruhen për tre muaj:

1. Plani operacional i fluturimit, nëse aplikohet;
2. Njoftimet specifike për aviatorët (NOTAM) dhe dokumentacioni udhëzues nga shërbimet e informacionit aeronautik (AIS), në qoftë se redaktohen nga operatori;
3. Dokumentacioni i peshës dhe balancimit;
4. Njoftimi i ngarkesave të veçanta, përfshirë dhe informacionin me shkrim të komandantit/pilotit në komandë rreth mallrave të rrezikshme;
5. Regjistri i udhëtimit ose një dokument ekuivalent; dhe
6. Raporti i fluturimit për regjistrimin e të dhënave të ndonjë ngjarjeje, ose çfarëdo ngjarje që komandanti/piloti në komandë shikon të nevojshme për ta raportuar ose regjistruar;

c) Të dhënat e personelit duhet të ruhen për periudha të treguara më poshtë:

Licenca e ekuipazhit të fluturimit dhe dëshmitë e ekuipazhit të kabinës	Aq gjatë sa anëtar i ekuipazhit ka ushtruar privilegjet e licencës ose dëshmisë për operatorin e avionit
Trajnimi, kontrollet dhe kualifikimet e anëtarit të ekuipazhit	3 vjet
Të dhënat mbi përvojën e fundit të anëtarit të ekuipazhit	15 muaj
Detyrat dhe kompetencat e anëtarit të ekuipazhit në lidhje me itinerarin, aerodromin/zonën, sipas aplikueshmërisë	3 vjet
Trajnimi për mallrat e rrezikshme, sipas aplikueshmërisë	3 vjet
Të dhënat mbi trajnimin/kualifikimin e një personeli tjetër për të cilët kërkohet një program trajnimi	Të dhënat e 2 trajnimeve të fundit

d) Operatori duhet:

1. Të mbajë të dhëna për të gjitha trajnimet, kontrollet dhe kualifikimet e secilit anëtar të ekuipazhit, siç përshkruhet në pjesën ORO; dhe

2. Kur kërkohet, t'i ketë të disponueshme këto të dhëna për ekuipazhin në fjalë.

e) Operatori duhet të rezervojë informacionin e përdorur për përgatitjen dhe realizimin e një fluturimi dhe regjistrat e trajnimit të personelit, edhe nëse ai nuk është më operatori i atij avioni apo punëdhënësi i atij anëtar të ekuipazhit, me kusht që t'i përmbahet afateve të përcaktuara në pikën "c".

f) Nëse një anëtar i ekuipazhit kalon në një operator tjetër, operatori i mëparshëm do t'i vërë në dispozicion operatorit të ri regjistrat e anëtarit të ekuipazhit, me kusht që t'u përmbahet afateve kohore të përcaktuara në pikën "c".

NËNPJESA SEC SIGURIA

ORO.SEC.100.A. Siguria e kabinës së pilotimit

a) Në një aeroplan, i cili është i pajisur me një derë të kabinës së pilotimit, kjo derë, duhet të kyçet dhe të jetë e pajisur me mjete të cilat bëjnë të mundur njoftimin e ekuipazhit të fluturimit nga ekuipazhi i kabinës, në rast aktiviteti të dyshimtë ose shkeljes të sigurisë në kabinë.

b) Të gjithë avionët që transportojnë pasagjerë me një peshe maksimale të lejuar për ngritjen prej më shumë se 45 500 kg ose me një konfiguracion maksimal të miratuar për uljen e pasagjerëve më shumë se 60 vende, do të pajisen me një derë të miratuar të kabinës së pilotimit që mund të hapet dhe mbyllet nga çdo ndenjës piloti dhe e projektuar për të përmbushur kërkesat e zbatueshme operacionale dhe për vlefshmërinë ajrore në fluturim.

c) Në të gjitha aeroplanët të cilët janë të pajisur me një derë kabine të pilotimit në përputhje me pikën "b" më lart:

1. Kjo derë duhet të jetë e mbyllur para ndezjes së motorit për ngritje dhe duhet të jetë e kyçur kur kërkohet nga procedurat e sigurisë ose nga piloti në komandë, deri në fikjen e motorit pas uljes, përveç rasteve kur konsiderohet e domosdoshme për personat e autorizuar të

hyjnë ose dalin në përputhje me Programin Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil; dhe

2. Dera duhet të pajiset me mjete për monitorimin nga të dyja ndenjësot e pilotëve të të gjithë zonës jashtë kabinës së pilotimit për të identifikuar personat që kërkojnë të hyjnë në kabinën e pilotimit dhe për të zbuluar një sjellje të

dyshimtë ose një rrezik potencial.

ORO.SEC.100.H Siguria e kabinës së pilotimit

Nëse është instaluar, dera e kabinës së pilotimit në një helikopter që operon për qëllim të transportimit të pasagjerëve, duhet të jetë e mbyllur nga brenda kabinës, në mënyrë që të parandalojë hyrje të paautorizuar.

NËNPJESA FC EQUIPAZHI I FLUTURIMIT

ORO.FC.005. Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të plotësohen nga operatori që kryen operacionet tregtare të transportit ajror që lidhen me përvojën, trajnimin dhe kualifikimin e ekuipazhit të fluturimit.

ORO.FC.100 Përbërja e ekuipazhit të fluturimit

a) Përbërja dhe numri i anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit në stacionet e caktuara të ekuipazhit nuk do të jetë më pak se minimumi i specifikuar në manualin e fluturimit të avionit ose në kufizimet e përcaktuara operative për avionët.

b) Ekuipazhi i fluturimit do të përfshijë anëtarë shtesë, kur kërkohet nga lloji i operimit dhe nuk duhet të reduktohet nën numrin e përcaktuar në manualin e operacioneve.

c) Të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit duhet të mbajnë një licencë dhe klasifikim të lëshuar ose të pranuar në përputhje me rregulloren "Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil" dhe të përshtatshme me detyrat e caktuara për ta.

d) Anëtar i ekuipazhit të fluturimit mund të lehtësohet nga detyrat e tij/saj gjatë fluturimit në kontrolle nga një tjetër anëtar i ekuipazhit të fluturimit i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme.

e) Kur angazhon shërbimet e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit të cilët punojnë mbi një bazë të pavarur ose me kohë të pjesshme, operatori do të verifikojë që të gjitha kërkesat e aplikueshme të kësaj nënpjesë dhe elementet e rëndësishme të shtojcës I (pjesa-FCL) të rregullores "Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil", duke përfshirë kërkesat mbi përvojën aktuale, janë në pajtueshmëri me të, duke marrë parasysh të gjitha shërbimet e kryera nga anëtar i ekuipazhit të fluturimit për një operator tjetër (të tjerë) për të përcaktuar në mënyrë të veçantë:

1. Numrin total të tipave ose varianteve të avionëve me të cilët ka operuar; dhe

2. Zbatueshmërinë e fluturimit, kufizimet kohore në detyrë dhe kërkesat e tjera.

ORO.FC.105 Përcaktimi si pilot në komandë/ komandant

a) Në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", një pilot nga ekuipazhi i fluturimit, i kualifikuar si pilot në komandë në përputhje me shtojcën I (pjesa-FCL) të rregullores "Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil, do të caktohet nga operatori si pilot në komandë/komandant.

b) Operatori duhet të caktojë një anëtar të ekuipazhit të fluturimit për të vepruar si pilot në komandë/komandant vetëm nëse ai/ajo ka:

1. Nivelin minimal të përvojës të specifikuar në manualin e operimeve;
2. Njohurinë e duhur të rrugës ose zonës që do fluturojë dhe të aerodromeve, përfshirë dhe aerodromet alternative, komoditetet dhe procedurat që do të përdoren;
3. Në rastin e operimeve me më shumë se një pilot, të ketë përfunduar kursin e komandantit nga operatori, në qoftë se rritet në detyrë nga pilot i dytë në pilot në komandë/komandant.

c) Piloti në komandë/komandanti ose piloti, të cilit mund t'i delegohet drejtimi i fluturimit, duhet të ketë pasur trajnim fillestar për familjarizimin e rrugës ose zonës së fluturimit dhe të aerodromeve, komoditeteve dhe procedurave që duhen përdorur. Kjo njohuri do të ruhet duke operuar të paktën një herë në atë rrugë, zonë ose aerodrom brenda një periudhe 12-mujore.

d) Në rastin e performancës së klasit B të avionëve, të përfshirë në operimin e transportit ajror tregtar nën kushte vizuale (VFR) ditën, nuk zbatohet pika "c".

ORO.FC.110 Inxhinier fluturimi

Kur në avion është instaluar një vend i veçantë për inxhinierin e fluturimit, në ekuipazhin e fluturimit duhet të përfshihet një anëtar i cili të jetë i kualifikuar sipas rregullave të zbatueshme kombëtare.

ORO.FC.115 Trajnimi i Menaxhimit të Burimeve të Ekuipazhit (CRM)

a) Para operimit, anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet të ketë kryer një trajnim CRM, të përshtatshëm për rolin e tij/saj, siç është specifikuar në manualin e operimeve.

b) Elementet e trajnimit CRM do të përfshihen në tipin e avionit ose trajnimin e klasit dhe trajnimin periodik, si dhe në kurset e komandës.

ORO.FC.120 Trajnimi e operatorit për konvertimet

a) Në rastin e operimeve me aeroplan apo helikopter, anëtari i ekuipazhit të fluturimit do të përfundojë kursin e trajnimit për konvertimin nga operatori para se të fillojë një fluturim linje pa mbikëqyrje:

1. Kur kalon në një avion për të cilin kërkohet një vlerësim i ri i tipi dhe klasit;
2. Kur punësohet nga një operator.

b) Kursi i trajnimit për konvertimin i operatorit do të përfshijë trajnime mbi pajisjet e instaluar në avion të cilat lidhen me rolet e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit.

ORO.FC.125 Trajnimi e ndryshimeve dhe të familjarizimeve

a) Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit duhet të përfundojnë trajnimet e ndryshimeve dhe familjarizimeve, kur kërkohet nga aneksi I (pjesa-FCL) i rregullores "Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil" dhe për ndryshimet e pajisjeve apo procedurave që kërkojnë njohuri shtesë në krahasim me tipat apo variantet që operohen aktualisht.

b) Manuali i operimeve duhet të specifikojë se kur janë të nevojshme trajnime të tilla për ndryshime dhe familjarizime.

ORO.FC.130 Trajnimi periodik dhe kontrolli

a) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të përfundojë trajnimet periodike vjetore për fluturimin dhe në tokë që kanë lidhje me tipin ose variantin e avionit me të cilin ai/ajo vepron, përfshirë edhe trajnimin për vendndodhjen dhe

përdorimin e të gjithave pajisjeve emergjente të sigurisë në bord.

b) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të kontrollohet periodikisht për të demonstruar kompetencat në kryerjen e procedurave normale, anormale dhe atyre emergjente. ORO.FC.135 Kualifikimi i pilotit për të operuar në çdo pozicion/detyrë.

a) Çdo anëtar i ekuipazhit, i cili mund të caktohet për të vepruar në pozicionin e secilit pilot duhet të përfundojë trajnimin dhe kontrollin e duhur siç është specifikuar në manualin e operacioneve.

ORO.FC.140 Operimi në më shumë se një tip ose variant

a) Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit që operojnë me më shumë se një tip ose një variant avioni duhet të përputhen me kërkesat e përcaktuara në këtë nënpjesë për çdo tip ose variant, përjashtuar rastet kur kreditet që lidhen me trajnimin, kontrollin, si dhe kërkesat e fundit të eksperiencës janë të përcaktuara në të dhënat e krijuara në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 "Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese", për tipat përkatës ose variantet.

b) Procedurat e duhura dhe/ose kufizimet operative do të specifikohen në manualin e operimeve për çdo operacion në më shumë se një tip apo variant.

ORO.FC.145 Kushtet e trajnimit

a) Të gjitha trajnimet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të kryhen:

1. Në përputhje me programet trajnuese dhe materialet e vendosura nga operatori në manualin e operimeve;
2. Nga një personel i përshtatshëm dhe i kualifikuar. Në rastin e trajnimeve dhe kontrollit të fluturimit dhe të simulorëve të fluturimit, personeli që ofron trajnim dhe kryerje kontrollesh duhet të jetë i kualifikuar në përputhje me shtojcën I (pjesa-FCL) të rregullores "Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil".

b) Në krijimin e programeve dhe planeve të trajnimit, operatori duhet të përfshijë elementet e detyrueshme për llojin përkatës, siç parashikohet në të dhënat e përcaktuara në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 "Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese".

c) Programet e trajnimit dhe të kontrollit, përfshirë dhe programin mësimor apo përdorimin e pajisjeve individuale simuluese të trajnimit të fluturimit (FSTDs), do të miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

d) FSTD duhet të imitojë avionin e përdorur nga operatori, sa më shumë që të jetë e mundur. Ndryshimet midis FSTD dhe avionit duhet të përshkruhen dhe të adresohen nëpërmjet një prezantimi apo trajnimi.

e) Operatori duhet të krijojë një sistem, në mënyrë që të përshtatë dhe të monitorojë ndryshimet në FSTD dhe për të siguruar se këto ndryshime nuk ndikojnë në përshtatshmërinë e programeve të trajnimit.

ORO.FC.200 Përbërja e ekuipazhit të fluturimit

a) Në çdo ekuipazh fluturimi nuk duhet të jetë më shumë se një anëtar pa përvojë.

b) Komandanti mund t'ia delegojë kryerjen e fluturimit një tjetër piloti të kualifikuar të përshtatshëm në pajtim me aneksin I (pjesa-FCL) të rregullores "Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil, me kusht që të përputhet me kërkesat e ORO.FC.105 (b) (1), (b), (2) dhe (c).

c) Kërkesat specifike për operimet ajrore sipas rregullave të fluturimit instrumental (IFR) ose gjatë natës.

1. Në ekuipazhin e fluturimit duhet të jenë minimalisht dy pilotë për të gjithë aeroplanët me motor turbo-helikë e me një konfiguracion të numrit maksimal të pasagjerëve (MOPSC) më shumë se 9 dhe për të gjithë aeroplanët me motor turboreaktiv.

2. Aeroplanët e tjerë, përveç atyre të parashikuar nga pika (c) (1), duhet të operojnë me një ekuipazh minimal të përbërë nga dy pilotë, përjashtuar rastet kur përputhet me kërkesat e ORO.FC.202, rast në të cilin ato mund të operojnë vetëm me një pilot.

d) Kërkesat specifike për operimet me helikopter.

1. Për të gjitha operimet me helikopterë me një MOPSC prej më shumë se 19 dhe për operime instrumentale (IFR) me helikopterë me një MOPSC prej më shumë se 9:

i) në ekuipazhin e fluturimit minimalisht duhet të jenë dy pilotë; dhe

ii) komandanti do të jetë zotëruesi i një licence për pilot të transportit ajror (helikopter) (ATPL(H)) me një vlerësim instrumental të lëshuar në pajtim me aneksin I (pjesa-FCL) të rregullores "Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil".

2. Operimet që nuk mbulohen nga pika "d", paragrafi 1, mund të operohen vetëm me një pilot sipas rregullave instrumentale IFR ose natën me kusht që të përmbushen kërkesat e ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Asistimi gjatë fluturimit të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit

a) Komandanti mund t'ia delegojë kryerjen e fluturimit:

1. Një tjetër komandanti të kualifikuar; ose

2. Vetëm për operimet mbi nivelin e fluturimit (FL) 200, një piloti i cili përputhet me kualifikimet minimale të mëposhtme:

i) ATPL;

ii) trajnimi i konvertimit dhe i kontrollit, duke përfshirë trajnimin tip, në përputhje me ORO.FC.220;

iii) gjithë trajnimin dhe kontrollin periodik në përputhje me ORO.FC.230 dhe ORO.FC.240;

iv) kompetencë në rrugët/zonat dhe aerodromet në përputhje me ORO.FC.105.

b) Piloti i dytë mund të asistohet nga:

1. Një tjetër pilot i kualifikuar siç duhet;

2. Për operimet vetëm mbi nivelin e fluturimit 200 (FL), një pilot i dytë për fazën e rrugëtimit me regjim ekonomik përputhet me kualifikimet e mëposhtme minimale:

i) Licencë piloti tregtar e vlefshme (CPL) me një vlerësim instrumental;

ii) Konvertimi i trajnimit dhe kontrollit, duke përfshirë trajnimin tip, në përputhje me ORO.FC.220 përveç kërkesave të trajnimit për ngritje dhe ulje;

iii) Trajnimi dhe kontrolli periodik në përputhje me ORO.FC.230 përveç kërkesave për trajnimet për ngritje dhe ulje.

c) Një inxhinier fluturimi mund të zëvendësohet në fluturim nga një anëtar i kualifikuar i ekuipazhit, i përshtatshëm në përputhje me rregullat e aplikueshme kombëtare.

ORO.FC.202 Operimet me një pilot në fluturime instrumentale (IFR) ose natën

Në mënyrë që të jenë në gjendje të fluturojnë nën fluturime instrumentale (IFR) ose natën me një ekuipazh minimal fluturimi, një pilot, ashtu siç parashikohet në ORO.FC.200 (c) (2) dhe (d) (2), duhet të përputhet me pikat e mëposhtme:

a) Operatori duhet të përfshijë në manualin e operacioneve programet e trajnimit periodik për konvertimin e pilotit, si dhe trajnimet periodike që përfshijnë kërkesa për operim me një pilot. Piloti duhet të ketë kryer trajnime mbi procedurat e operatorit, në veçanti ato në lidhje me:

1. Menaxhimin e motorit dhe trajtimin e emergjencave;

2. Përdorimin e listave anormale dhe emergjente të kontrollit;

3. Komunikimin me Kontrollin e Trafikut Ajror (ATC);

4. Procedurat e nisjes dhe afrimit;

5. Menaxhimin e autopilotimit, nëse aplikohet;

6. Përdorimin në fluturim të dokumentacionit të thjeshtuar;

7. Menaxhimin e burimeve të ekuipazhit me një pilot.

b) Kontrollat periodike të kërkuara nga ORO.FC.230 duhet të kryhen nën rolin e pilotit të vetëm në tipin përkatës ose klasin e avionëve në një mjedis përfaqësues të operimit.

c) Për operimet ajrore në fluturim instrumental IFR piloti duhet të ketë:

1. Një minimum prej 50 orësh fluturim instrumental IFR në tipin ose klasin përkatës të avionit, nga të cilat 10 orë si komandant; dhe

2. Të ketë kryer gjatë 90 ditëve të mëparshme për tipin përkatës ose klasit të aeroplanit:

i) pesë fluturime IFR, duke përfshirë afrimin instrumental, në rolin e një piloti të vetëm; ose

ii) kontrollin e një afrimi instrumental (IFR).

d) Për operimet ajrore gjatë natës piloti duhet:

1. Të ketë një minimum prej 15 orësh fluturimi natën të cilat mund të jenë të përfshira në 50 orë fluturimi instrumental (IFR) në (c) (1); dhe

2. Të ketë kryer gjatë 90 ditëve të mëparshme për tipin përkatës ose klasin e aeroplanit:

i) tri ngritje dhe ulje natën në rolin pilot i vetëm; ose

ii) një kontroll ngritje dhe ulje natën.

e) Për operimet me helikopter në fluturim instrumental (IFR) piloti duhet të ketë:

1. 25 orë eksperiencë totale fluturimi instrumental (IFR) në mjedisin operativ përkatës; dhe

2. 25 orë fluturimi përvojë si një pilot i vetëm në tipin e caktuar të helikopterit, të miratuar për fluturime instrumentale për një pilot, prej të cilave 10 orë mund të jenë nën mbikëqyrje, përfshirë pesë sektorë në linje fluturimi instrumental (IFR) nën mbikëqyrje duke përdorur procedurat me një pilot të vetëm; dhe

3. Të ketë kryer gjatë 90 ditëve të mëparshme:

i) pesë fluturime instrumentale IFR si një pilot i vetëm, duke përfshirë tri afrime instrumentale, kryer me një helikopter të miratuar për këtë qëllim; ose

ii) një kontroll afrimi instrumental (IFR) si një pilot i vetëm në tipin përkatës të helikopterit, në pajisje trajnimi të fluturimit, ose në një simulator të plotë fluturimi (FFS).

ORO.FC.205 Kursi i komandës

a) Për operimet me aeroplan dhe helikopter, kursi i komandës duhet të përfshijë të paktën elementet e mëposhtme:

1. Trajnimin në një FSTD, i cili përfshin trajnimet e fluturimit të orientuara në linjë (LOFT) dhe/ose trajnimet e fluturimit;

2. Kontrollin e operatorit për aftësinë, kur vepron si komandant;

3. Trajnimin për përgjegjësitë e komandantit;

4. Trajnimin linje si komandant nën mbikëqyrje, për një minimum prej:

i) 10 sektorësh fluturimi, në rastin e avionëve; dhe

ii) 10 orësh, ku të përfshihen të paktën 10 sektorë fluturimi, në rastin e helikopterëve;

5. Përfundimin e një kontrolli linje si komandant dhe demonstrimin e njohurive të duhura të rrugës ose zonës së fluturimit dhe të aerodromeve, përfshirë dhe aerodromet alternative, objektet dhe procedurat që do të përdoren; dhe

6. Trajnimin e menaxhimit të burimeve të ekuipazhit.

ORO.FC.215 Trajnimi fillestar i menaxhimit të burimeve të ekuipazhit (CRM)

a) Anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet të ketë përfunduar një kurs trajnimi fillestar CRM para se të fillojë një fluturim linje pa mbikëqyrje.

b) Trajnim fillestar CRM duhet të kryhet të paktën nga një instruktor i duhur i kualifikuar për CRM, i cili mund të ndihmohet nga ekspertë, në mënyrë që të adresojë fushat specifike.

c) Nëse anëtari i ekuipazhit të fluturimit nuk ka kryer më parë trajnim teorik në faktorët njerëzorë në nivelin ATPL, ai/ajo duhet të përfundojë, para ose të kombinuar me trajnimin fillestar CRM, një kurs teorik që ofrohet nga operatori dhe bazohet në performancën e njeriut dhe në programin e kufizuar për ATPL, siç është përcaktuar në shtojcën I (pjesa-FCL) në rregulloren “Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”.

ORO.FC.220 Trajnimi dhe kontrolli i konvertimit nga operatori

a) Trajnimi CRM duhet të integrohet me kursin e operatorit për konvertimet.

b) Pasi ka filluar një kurs konvertimi nga operatori, anëtar i ekuipazhit të fluturimit nuk duhet të caktohet për të fluturuar me një tjetër tip apo kategori avioni para përfundimit të këtij kursi. Anëtarët e ekuipazhit që operojnë vetëm klasin e avionëve të performancës B mund të caktohen për fluturimet mbi llojet e tjera të atij klasi avionësh gjatë kurseve të konvertimit në masën e nevojshme për të ruajtur operimin.

c) Shuma e kërkuar e trajnimit nga anëtari i ekuipazhit të fluturimit për kurset e konvertimit të operatorit do të përcaktohet në përputhje me standardet e kualifikimit dhe përvojës siç është specifikuar në manualin e operimeve,

duke marrë parasysh trajnimin dhe përvojën e mëparshme të tij/saj.

d) Anëtari i ekuipazhit të fluturimit duhet të përfundojë:

1. Kontrollin dhe trajnimin e aftësive të pajisjeve të emergjencës dhe të sigurisë së operatorit, si dhe kontrollin përpara fillimit të fluturimit të radhës nën mbikëqyrje (LIFUS); dhe

2. Kontrollin pas përfundimit të fluturimit të radhës nën mbikëqyrje. Për klasin e avionëve të performancës B, LIFUS mund të kryhet në çdo aeroplan brenda klasit në fuqi. e) Në rastin e avionëve, pilotëve që kanë iu është lëshuar një klasifikim i tipit i bazuar në një kurs trajnimi me kohë fluturimi zero (ZFTT), ata duhet:

1. Të fillojnë linjën e fluturimit nën mbikëqyrje jo më vonë se 21 ditë pas përfundimit të testit të aftësive ose pas trajnimit të duhur të ofruar nga operatori. Përmbajtja e trajnimit të tillë duhet të përshkruhet në manualin e operimeve;

2. Të përfundojnë gjashtë ngritje dhe ulje në një simulator fluturimi jo më vonë se 21 ditë pas përfundimit të testit të aftësisë nën mbikëqyrjen e një instruktori vlerësues për tipin e aeroplanit (TRI (A)), i cili e shoqëron në ndenjësën e pilotit të dytë. Numri i ngritjeve dhe uljeve mund të reduktohet kur kreditet janë të përcaktuara në të dhënat e parashikuara në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese”. Nëse këto ngritje dhe ulje nuk janë kryer brenda 21 ditëve, operatori duhet të sigurojë trajnime rifreskues. Përmbajtja e trajnimit të tillë duhet të përshkruhet në manualin e operimeve;

3. Të kryejë katër ngritjet e para dhe uljet e LIFUS në avion nën mbikëqyrjen e një TRI (A), i cili e shoqëron në ndenjësën e pilotit të dytë. Numri i ngritjeve dhe të uljeve mund të reduktohet kur kreditet janë të përcaktuara në të dhënat e parashikuara në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese”.

ORO.FC.230 Trajnimet dhe kontrollat periodike

a) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të përfundojë trajnimin periodik dhe kontrollin e lidhur me tipin ose variantin e avionit me të cilin ata operojnë.

b) *Kontrolli i aftësive të operatorit*

1. Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të përfundojë kontrollin e aftësisë të operatorit si pjesë normale e plotësimit të ekuipazhit, në mënyrë që të demonstrojë kompetencat në kryerjen e procedurave normale, anormale dhe emergjente.

2. Kur anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit iu kërkohet të operojnë në fluturim instrumental (IFR), kontrolli i operatorit për aftësitë do të kryhet pa referencë vizuale të jashtme, sipas nevojës.

3. Periudha e vlefshmërisë së kontrollit të operatorit për aftësitë duhet të jetë gjashtë muaj kalendarikë. Për veprimtaritë ditën në fluturime vizuale (VFR) me avionë të

performancës B, të kryera gjatë periudhave jo më gjata se tetë muaj rresht, një kontroll i operatorit për aftësitë duhet të jetë i mjaftueshëm. Kontrolli i aftësisë duhet të kryhet para se të fillojnë operimet tregtare të transportit ajror.

4. Anëtar i ekuipazhit të fluturimit i përfshirë në operime ditën dhe referenca vizuale tokësore me një helikopter me motor jokompleks mund të përfundojë kontrollin e operatorit për aftësinë vetëm në një nga tipat përkatës që zotëron. Kontrolli i operatorit për aftësitë do të kryhet çdo herë vetëm në njërin tip të kohëve të fundit që përdoret për këtë qëllim. Tipat relevantë të helikopterëve që mund të grupohen për qëllime të kontrollit të aftësisë së operatorit duhet të jenë të përfshira në manualin e operimeve.

5. Pavarësisht ORO.FC.145 (a) (2), për operime me helikopterë me motor jokompleks, me referenca vizuale tokësore dhe me aeroplanë të klasit të performancës B, kontrolli mund të kryhet nga një komandant me kualifikime të duhura që caktohet nga operatori, i trajnuar në konceptet CRM dhe vlerësimin e aftësive CRM. Operatori duhet të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar në lidhje me personat e caktuar.

c) Kontrolli në linjë

1. Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të plotësojë një kontroll në linjë me avion, për të demonstruar kompetencat në kryerjen e operimeve normale të linjës të përshkruara në manualin e operimeve. Periudha e vlefshmërisë së kontrollit të linjës do të jetë 12 muaj kalendarikë.

2. Pavarësisht ORO.FC.145 (a) (2), kontrolli i linjës mund të kryhet nga një komandant me kualifikime të duhura nominuar nga operatori, të trajnuar në konceptet CRM dhe vlerësimin e aftësive CRM.

d) Trajnimi dhe kontrolli për pajisjet e sigurisë dhe emergjencës

Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit duhet të përfundojë trajnimin dhe kontrollin mbi vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të emergjencës dhe sigurisë. Periudha e vlefshmërisë së një kontrolli për pajisjet emergjente dhe të sigurisë do të jetë 12 muaj kalendarikë.

e) Trajnimi CRM

1. Elementet e CRM duhet të integrohen në të gjitha fazat e duhura të trajnimit periodik (aktual).

2. Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit do t'i nënshtrohet trajnimit të veçantë modular CRM. Të gjitha temat kryesore të trajnimit CRM duhet të mbulohen duke dhënë seanca modulare trajnuese, sa më të barabarta që të jetë e mundur në çdo periudhë trevjeçare.

f) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit do t'i nënshtrohet trajnimit në tokë dhe trajnimit në fluturim në një FSTD apo një avion, ose në një kombinim i FSTD dhe avionit, të paktën çdo 12 muaj kalendarikë.

g) Periudha e vlefshmërisë e përmendur në pikën (b) (3), (c) dhe (d) do të llogaritet nga fundi i muajit, kur është kryer kontrolli.

h) Kur trajnimi ose kontrollet e kërkuara më sipër janë kryer brenda tre muajve të fundit të periudhës së vlefshmërisë, periudha e re e vlefshmërisë do të llogaritet nga data fillestare e skadimit.

ORO.FC.235 Kualifikimi i pilotit për të operuar në çdo pozicion

a) Komandantët, detyrat e të cilëve kërkojnë që të operojnë në çdo pozicion piloti dhe të kryejnë detyrat e një piloti të dytë apo të komandantit, të nevojshme për të kryer detyrat e trajnimit ose të kontrollit, duhet të përfundojnë trajnime dhe kontrolle shtesë siç specifikohet në manualin e operimeve. Kontrolli mund të kryhet së bashku me kontrollin e operatorit për aftësitë siç përshkruhet në ORO.FC.230 (b).

b) Trajnimi dhe kontrolli shtesë duhet të përfshijë të paktën sa më poshtë:

1. Mosfunksionimin e motorit gjatë ngritjes;

2. Afrimin me një motor jofunksional; dhe

3. Uljen me një motor jofunksional.

c) Në rastin e helikopterëve, komandantët, gjithashtu, duhet të përfundojnë kontrollet e aftësisë nga të dyja pozicionet e pilotit, me kontrolle alternative aftësie, me kusht që kur kontrolli i aftësisë në tip është i kombinuar me kontrollin e aftësisë nga operatori, komandanti e kryen trajnimin ose kontrollin e tij/saj nga pozicioni i tij normal.

d) Kur kryhen manovra me motor të fikur në një avion, mosfunksionimi i motorit duhet të stimulohet.

e) Kur operohet në pozicionin e pilotit të dytë, kontrollet që kërkojnë nga ORO.FC.230 për të operuar në pozicionin e komandantit, përveç kësaj, duhet të jenë të vlefshme dhe aktuale.

f) Piloti zëvendësues i komandantit në harmoni me kontrollet operatorit për aftësinë të përshkruar në ORO.FC.230 (b) duhet të ketë demonstruar praktika të ushtrimeve dhe procedurave që zakonisht nuk janë përgjegjësi të tij/saj. Kur ndryshimet midis pozicionit të majtë dhe të djathtë nuk janë të rëndësishme, praktika mund të zhvillohet në secilin pre tyre.

g) Një pilot tjetër përveç komandantit që ulet në vendin e komandantit duhet të demonstrojë praktikën e stërvitjeve dhe procedurave, në harmoni me kontrollet e aftësisë të operatorit përshkruara në ORO.FC.230 (b), të cilat janë përgjegjësi e komandantit që vepron si pilot i monitoruar. Kur dallimet midis ndenjësve në anën e majtë dhe të djathtë nuk janë të rëndësishme, atëherë praktika mund të kryhet në secilin pozicion.

ORO.FC.240 Operacioni në më shumë se një lloj ose variant

a) Procedurat ose kufizimet e operimit për operimin në më shumë se një tip ose variant të parashikuar në manualin e operimeve dhe të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar duhet të mbulojnë:

1. Nivelin minimal të eksperiencës së anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit;

2. Nivelin minimal të eksperiencës në një tip apo variant para fillimit të trajnimit dhe operimit të një tipi ose varianti tjetër;

3. Procesin me të cilin do të trajnohen anëtarët e ekuipazhit për të kaluar nga një tip/variant në një tjetër; dhe

4. Të gjitha përvojat për kërkesat e zbatueshme aktuale për çdo tip ose variant.

b) Kur një anëtar i ekuipazhit të fluturimit operon me helikopterë dhe aeroplanë, ai anëtar do të kufizohet në operimet në vetëm një tip aeroplani dhe helikopteri.

c) Pika "a" nuk do të zbatohet për operimet me aeroplan të klasit të performancës B, në qoftë se ato janë të kufizuara në aeroplanë të klasit me motor me pistona në një pilot për fluturime vizuale ditën (VFR). Pika "b" nuk do të zbatohet për

operimet me aeroplan të klasit të performancës B, në qoftë se ato janë të kufizuara në aeroplanë të klasit me motor me pistona në një pilot.

ORO.FC.A.245 Programi alternativ i trajnimeve dhe i kualifikimeve

a) Operatori i avionit që ka eksperiencën e duhur mund zëvendësojë një ose më shumë nga kërkesat e mëposhtme të trajnimeve dhe të kontrolleve për ekuipazhin e fluturimit në aeroplanë të klasit me motor me pistona në një program alternativ trajnimi dhe kualifikimi (ATQP), që të jetë i aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar:

1. SPA.LVO.120 (operacionet me vizibilitet të ulët) mbi trajnimin dhe kualifikimin e ekuipazhit të fluturimit;

2. Trajnimi dhe kontrolli i konvertimit;

3. Trajnimet mbi ndryshimet dhe familjarizimet;

4. Kursi i komandës;

5. Trajnimi dhe kontrolli periodik; dhe

6. Operimi në më shumë se një tip ose variant.

b) ATQP do të përmbajë trajnime dhe kontrolle që krijojnë dhe ruajnë të paktën një nivel ekuivalent të aftësisë së arritur në përputhje me parashikimet e ORO.FC.220 dhe ORO.FC.230. Niveli i trajnimit dhe i aftësive të kualifikimit të ekuipazhit të fluturimit duhet të demonstrohet para se të merret miratimi i ATQP nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

c) Operatori që aplikon për një miratim ATQP, duhet të dorëzojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar një plan zbatimi, përfshirë edhe një përshkrim të nivelit të trajnimit të ekuipazhit të fluturimit dhe njohjen e kualifikimit që duhet të arrihet.

d) Përveç kontrolleve shtesë, të kërkuara nga ORO.FC.230 dhe FCL.060 të shtojcës I (pjesa-FCL) të rregullores “Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”, secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit do të përfundojë një vlerësim të orientuar linje (LOE) të kryer në një FSTD. Periudha e vlefshmërisë së një LOE do të jetë 12 muaj kalendarikë. Periudha e vlefshmërisë do të llogaritet nga fundi i muajit, kur është kryer kontrolli. Kur LOE është ndërmarrë brenda tre muajve të fundit të periudhës së vlefshmërisë, periudha e vlefshmërisë së re do të llogaritet nga data e skadimit origjinal.

e) Pas dy viteve të operimit me një ATQP të miratuar, operatori mundet, me miratimin e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, të zgjasë periudhat e vlefshmërisë së kontrolleve të parashikuara në ORO.FC.230 si vijon:

1. Kontrolli i aftësisë nga operatori në 12 muaj kalendarikë. Periudha e vlefshmërisë do të llogaritet nga fundi i muajit, kur është kryer kontrolli. Kur kontrolli është kryer brenda tre muajve të fundit të periudhës së vlefshmërisë, periudha e re e vlefshmërisë do të llogaritet nga data e skadimit origjinal.

2. Kontrolli i linjës deri 24 muaj kalendarikë. Periudha e vlefshmërisë do të llogaritet nga fundi i muajit, kur kontrolli është marrë. Kur kontrolli është kryer brenda gjashtë muajve të fundit të periudhës së vlefshmërisë, periudha e vlefshmërisë së re do të llogaritet nga data e skadimit origjinal.

3. Kontrolli i pajisjeve të sigurisë dhe emergjencës në 24 muaj kalendarikë. Periudha e vlefshmërisë do të llogaritet

nga fundi i muajit, kur është kryer kontrolli. Kur kontrolli kryhet brenda gjashtë muajve të fundit të periudhës së vlefshmërisë, periudha e re e vlefshmërisë do të llogaritet nga data e skadimit origjinal.

ORO.FC.A.250 Komandantët me licencë Tregtare Piloti për avionë CPL (A)

a) Zotëruesi i një CPL (A) (avionit) do të veprojë vetëm si komandant në transportin ajror tregtar në një aeroplan me një pilot, kur:

1. Transporton pasagjerë në fluturime vizuale (VFR) jashtë

një rrezeje prej 50 NM (90 km) nga një aeroport i nisjes, ai/ajo ka një minimum prej 500 orë fluturimi në aeroplan apo mban një vlerësim të vlefshëm instrumental; ose

2. Operon në një tip avioni me shumë motorë nën IFR, ai/ajo ka një minimum prej 700 orë kohë të fluturimit në aeroplan, duke përfshirë 400 orë si pilot në komandë. Këto orë do të përfshijnë 100 orë fluturimi instrumental (IFR) dhe 40 orë operim në avion me shumë motorë. 400 orët si pilot në komandë mund të zëvendësohen me orë operimi si pilot i dytë brenda një sistemi me ekuipazh më shumë se një pilot të parashikuar në manualin e operimeve, në faktorin e dy orëve fluturimi si pilot i dytë e barabartë me një orë fluturimi si pilot në komandë.

b) Për operimet ditën në fluturim vizual (VFR) me avionë të performancës së klasit B nuk do të zbatohet pika (a) (1).

ORO.FC.H.250 Komandantët me një Licencë CPL (H) për helikopterët

a) Zotëruesi i një CPL (H) (helikopter) do të veprojë vetëm si komandant në transportin ajror tregtar në një helikopter me një pilot, kur:

1. Operojnë në fluturim instrumental IFR, ai/ajo ka një minimum prej 700 orë fluturimi në helikopterë, duke përfshirë 300 orë si pilot në komandë. Këto orë do të përfshijnë 100 orë në fluturim instrumental. 300 orë fluturimi si pilot në komandë mund të zëvendësohen me orë operimi si pilot i dytë brenda një sistemi me ekuipazh më shumë se një pilot të parashikuar në manualin e operimeve, në faktorin e dy orëve fluturimi si pilot i dytë e barabartë me një orë fluturimi si pilot në komandë.

2. Operojnë nën kushtet meteorologjike vizuale (VMC) gjatë natës, ai/ajo ka:

i) një vlerësim të vlefshëm instrumental; ose

ii) 300 orë fluturimi në helikopterë, duke përfshirë 100 orë si pilot në komandë dhe 10 orë si pilot fluturues gjatë natës.

NËNPJESA CC EKUIPAZHI I KABINËS

ORO.CC.005 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të plotësohen nga operatori, që operon me një avion me ekuipazh kabine.

Seksioni 1 Kërkesa të përgjithshme

ORO.CC.100 Numri dhe përbërja e ekuipazhit të kabinës

a) Numri dhe përbërja e ekuipazhit të kabinës duhet të përcaktohet në përputhje me pikën 7.a të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e

përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, duke marrë parasysh faktorët operacionalë apo rrethanat e veçanta të operimit në fluturim. Së paku një anëtar i ekuipazhit të kabinës do të caktohet për operimin e avionit me konfigurim maksimal të ndenjësve (MOPSC) prej 19 pasagjerësh në kohën kur kanë më shumë se një person në bord.

b) Për qëllim të operimit në përputhje me pikën “a”, numri minimal i ekuipazhit të kabinës do të jetë më i madhi i pikave të mëposhtme:

1. Numri i anëtarëve të ekuipazhit të kabinës i vendosur gjatë procesit të certifikimit të avionit në përputhje me specifikimet e certifikatës së zbatueshme, për konfigurimin e kabinës së avionit të përdorur nga operatori; ose
2. Në qoftë se nuk është vendosur numri i nënpikës 1, numri i ekuipazhit të kabinës i vendosur gjatë procesit të certifikimit të avionit për numrin maksimal të ndenjësve të pasagjerëve reduktuar me 1 për çdo grup të 50 ndenjësve të pasagjerëve të konfigurimit të kabinës së avionit të përdorur nga operatori që bie nën kapacitetin maksimal të ndenjësve të certifikuar; ose

3. Një anëtar i ekuipazhit të kabinës për çdo 50 ndenjësve pasagjerësh të instaluar në të njëjtin bord të avionit me të cilin do të operohet.

c) Për operimet ku është caktuar më shumë se një anëtar i ekuipazhit të kabinës, operatori do të emërojë një anëtar të ekuipazhit të kabinës, i cili i përgjigjet pilotit në komandë/komandantit.

ORO.CC.110 Kushtet për caktimin në detyrë

a) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës duhet të caktohen në detyra në një avion vetëm nëse ata:

1. Janë të paktën 18 vjeç;
2. Janë vlerësuar, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të aneksit IV (pjesa-MED) të rregullores “Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”, si fizikisht dhe mentalisht të aftë për të kryer detyrat e tyre dhe zbatuar përgjegjësitë e tyre në mënyrë të sigurt; dhe
3. Kanë përfunduar me sukses të gjitha trajnimet e zbatueshme dhe kontrollet e kërkuara nga kjo nënpjesë dhe janë kompetent në kryerjen e detyrave tëaktuara në lidhje me këtë procedurë.

b) Para caktimit të detyrave të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës, të cilët punojnë mbi një bazë të pavarur ose me kohë të pjesshme, operatori duhet të verifikojë që janë në përputhje me të gjitha kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë, duke marrë parasysh të gjitha shërbimet e kryera nga anëtarët e ekuipazhit të kabinës për çdo operator tjetër, për të përcaktuar në mënyrë të veçantë:

1. Numrin total të tipave të avionëve dhe varianteve që operohen; dhe
2. Kufizimet e kohës së shërbimit në fluturim dhe kërkesat e pushimeve.

c) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës operuese, si dhe rolin e tyre në lidhje me sigurinë e pasagjerëve dhe fluturimit, duhet të identifikohen qartë për pasagjerët.

ORO.CC.115 Kryerja e kurseve të trajnimit dhe kontrollet përkatëse

a) Operatori duhet të krijojë një program të detajuar dhe një plan mësimor për secilin kurs trajnimi në përputhje me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë, dhe me shtojcën V

(pjesa-CC) të rregullores “Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”, nëse aplikohet, për të mbuluar detyrat dhe përgjegjësitë që do të kryhen nga anëtarët e ekuipazhit të kabinës.

b) Çdo kurs trajnimi duhet të përfshijë instruksione teorike dhe praktike së bashku me praktikën individuale ose kolektive, në lidhje me secilën lëndë të trajnimit, në mënyrë që anëtarët e ekuipazhit të kabinës të arrijë dhe të ruajë nivelin e mjaftueshëm të aftësisë në përputhje me këtë nënpjesë.

c) Çdo kurs trajnimi, duhet:

1. Të jetë kryer në një mënyrë të strukturuar dhe reale; dhe
2. Të jetë kryer nga personel i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme që subjekti të jetë i mbuluar.

d) Gjatë trajnimeve të kërkuara nga kjo nënpjesë ose pas përfundimit të tyre, çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës do t'i nënshtrohet një kontrolloni që mbulon të gjitha elementet e trajnimit të programit të trajnimit përkatës, me përjashtim të menaxhimit të burimeve të ekuipazhit të trajnimit (CRM). Verifikimet duhet të kryhen nga një personel i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme për të verifikuar se anëtarët e ekuipazhit të kabinës ka arritur dhe/ose mban nivelin e kërkuar të aftësisë.

e) Kurset e trajnimit CRM dhe modulet CRM ku është e aplikueshme duhet të kryhen nga një instruktor i ekuipazhit të kabinës CRM. Kur elementet CRM janë integruar në trajnime të tjera, një instruktor i ekuipazhit të kabinës CRM duhet të menaxhojë përkufizimin dhe zbatimin e programit mësimor.

ORO.CC.120 Kursi fillestar i trajnimit

a) Çdo anëtar i ri që nuk mban tashmë një vërtetim të vlefshëm të ekuipazhit të kabinës, lëshuar në përputhje me shtojcën V (pjesa-CC) të rregullores “Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”:

1. Duhet të pajiset me një kurs trajnimi fillestar siç është specifikuar në CC.TRA.220 të po asaj shtojce; dhe
2. Duhet të kalojë me sukses provimin përkatës para se të kryejë një trajnim tjetër të kërkuar nga kjo nënpjesë.

b) Elementet e programit të trajnimit fillestar mund të jenë të kombinuar me trajnimin specifik të tipit të parë të mjetit fluturues dhe trajnimin e konvertimit nga operatori, me kusht që të përmbushen kërkesat e CC.TRA.220 dhe çdo elementi të tillë të jenë të regjistruar si elementet e kursit të trajnimit fillestar në regjistrat e trajnimit të anëtarëve të ekuipazhit të kabinës në fjalë.

ORO.CC.125 Trajnim specifik i tipit të mjetit fluturues dhe konvertimi i trajnimit nga operatori

a) Çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës duhet të ketë përfunduar trajnimin e duhur specifik të tipit të mjetit fluturues dhe trajnimin e konvertimit nga operatori, si dhe kontrolle të lidhura me to, para se:

1. Të caktohet nga operatori për herë të parë për të operuar si një anëtar i ekuipazhit të kabinës; ose
2. Të caktohet nga operatori për të vepruar në një tjetër tip mjeti fluturues.

b) Gjatë krijimit të programeve mësimore për trajnimin specifik të tipit të avionit dhe trajnimin e konvertimit, operatori duhet të përfshijë, ku disponon, elementet e

detyrueshme për tipin përkatës, siç përcaktohet në të dhënat e përcaktuara në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese”.

c) Programi i trajnimit specifik për tipin e avionit, duhet:

1. Të përfshijë trajnimin dhe praktikën në një simulator ose avion; dhe
2. Të mbulojë së paku këto elemente të trajnimit specifik të tipit të avionit;

- i) përshkrimin e avionit përkatës për detyrat e ekuipazhit të kabinës;
- ii) të gjitha pajisjet e sigurisë dhe sistemet e instaluar përkatëse për detyrat e ekuipazhit të kabinës;
- iii) operimin dhe hapjen aktuale, nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës, të çdo tipi apo varianti të dyerve dhe daljeve normale dhe urgjente në situata normale dhe emergjente;
- iv) demonstrimin e operimit të daljeve të tjera, duke përfshirë edhe dritaret e kabinës së pilotimit;
- v) pajisjet për mbrojtjen nga zjarri apo tymi nëse janë të instaluar;

- vi) trajnimi në raste evakuimi me rrëshqitje;
 - vii) funksionimi i ndenjesës, sistemit të sigurimit dhe sistemit të oksigjenit në lidhje me pamundësinë e pilotit.
- d) Për programet e trajnimit të operatorit për konvertimin për çdo tip të avionit që operon, duhet:

1. Të përfshijë trajnimin dhe praktikën për pajisjet në simulator ose në avion;
2. Të përfshijë trajnime në procedurat standarde operative të operatorit për anëtarët e ekuipazhit të kabinës, të cilët caktohen në detyrë për herë të parë nga operatori;
3. Të mbulojë së paku këto elemente specifike të trajnimit të operatorit si të përshatshëm për tipin e mjetit fluturues që do të operohet:

- i) përshkrimin e konfiguracionit të kabinës;
- ii) vendosjen, heqjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve portative të sigurisë dhe emergjencës në bord;
- iii) të gjitha procedurat normale dhe emergjente;
- iv) kujdesin për pasagjerët dhe kontrollin e turmës;
- v) trajnimin për zjarrin dhe tymin duke përfshirë përdorimin e të gjitha pajisjeve zjarrfikëse dhe mbrojtëse të mbartura në bord;
- vi) procedurat e evakuimit;
- vii) procedurat në rast të pamundësisë së pilotit;
- viii) kërkesat dhe procedurat e zbatueshme të sigurisë;
- ix) menaxhimin e burimeve të ekuipazhit.

ORO.CC.130 Trajnime për ndryshimet

a) Përveç trajnimit të kërkuar në ORO.CC.125, anëtar i ekuipazhit të kabinës duhet të përfundojë trajnimin dhe kontrollin e duhur që të mbulojë çdo ndryshim përpara se të caktohet në:

1. Një variant të një tipi të mjetit fluturues që operohet aktualisht; ose
 2. Një tip mjeti fluturues që operon aktualisht ose variant me ndryshime në:
- i) pajisjet e sigurisë;
 - ii) vendndodhjen e pajisjeve të sigurisë dhe emergjencës; ose
 - iii) procedurat normale dhe emergjente.

b) Programi i trajnimit për ndryshimet, duhet:

1. Të jetë përcaktuar si i domosdoshëm mbi bazën e një krahasimi me programin trajnues të përfunduar nga anëtar i ekuipazhit të kabinës, në përputhje me ORO.CC.125 (c) dhe (d), për tipin përkatës të mjetit fluturues; dhe
2. Të përfshijë trajnime dhe praktika në një simulator ose avion si relevante për elementin e trajnimit të ndryshimeve që do të mbulohet.

c) Kur krijohet një program për trajnimin e ndryshimeve dhe një plan mësimor për një variant të një tipi avioni me të cilin operon, operatori duhet të përfshijë, ku disponon, elementet e detyrueshme për tipin e avionit përkatës dhe variantet e tij, siç përcaktohet në të dhënat e parashikuara në udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese”.

ORO.CC.135 Familjarizimi

Pas përfundimit të trajnimit specifik të tipit të avionit dhe të trajnimit të operatorit për konvertimin në një tip avioni, secili anëtar i ekuipazhit të kabinës duhet të përfundojë familjarizimin e duhur të mbikëqyrur për tipin, para se të caktohet për të vepruar si një anëtar i numrit minimal të kërkuar të shërbimit në avion në përputhje me ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Trajnimi periodik

- a) Çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës duhet të kryejë çdo vit trajnimin dhe kontrollin periodik.
- b) Trajnimi periodik duhet të mbulojë veprimet e caktuara për secilin anëtar të ekuipazhit të kabinës në kushte normale dhe emergjence, procedurat dhe praktikën përkatëse për secilin tip të avionëve dhe/ose varianteve që operohen.
- c) Elementet specifike të trajnimit të tipit të avionit:
 1. Trajnimi periodik duhet të përfshijë çdo vit ushtrime demonstruese nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës për të simuluar funksionimin e çdo tipi ose varianti të dyerve normale dhe emergjente dhe të daljeve për evakuimin e pasagjerëve.
 2. Trajnimi periodik, që nuk i kalon tre vjet, gjithashtu, duhet të përfshijë:

- i) operimin dhe hapjen aktuale nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës, në një simulator apo avion, të çdo tipi ose varianti, të daljeve normale dhe emergjente në situata normale dhe emergjente;
 - ii) operimin aktual nga secili anëtar i ekuipazhit të kabinës, në një simulator ose avion, të derës së sigurisë në kabinën e pilotimit, në status normal dhe emergjent, dhe sistemit të kufizimit dhe ndenjesës, si dhe një demonstrim praktik të pajisjes përkatëse të sistemit të oksigjenit në rast të paaftësisë së pilotit;
 - iii) demonstrimin e funksionimit të të gjitha daljeve të tjera, përfshirë edhe dritaret e ekuipazhit të fluturimit; dhe
 - iv) demonstrimin e përdorimit të varkave të shpëtimit ose rrëshqitëses, në rastet kur janë të instaluar.
- d) Elementet e trajnimit specifik nga operatori:
1. Trajnimi periodik vjetor duhet të përfshijë:
 - i) nga secili anëtar i ekuipazhit të kabinës:
 - A) Vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të sigurisë dhe emergjencave të instaluar ose të mbartura në bord; dhe

- B) Vendosjen e xhakëtës së shpëtimit, oksigjenit portativ dhe pajisjeve mbrojtëse të frymëmarrjes (PBE);
- ii) vendndodhjen e artikujve në kabinën e pasagjerëve;
- iii) procedurat që lidhen me kontaminimin sipërfaqësor të avionit;
- iv) procedurat e emergjencës;
- v) procedurat e evakuimit;
- vi) shqyrtimin e aksidenteve dhe incidenteve;
- vii) menaxhimin e burimeve të ekuipazhit;
- viii) aspektet aeromjekësore dhe ndihma e parë përfshirë dhe pajisjet përkatëse;
- ix) procedurat e sigurisë.
2. Në trajnimin periodik në intervale që nuk i kalojnë tre vjet, gjithashtu, duhet të përfshihen:
- i) përdorimi i shenjdhënësit piroteknik të simuluar;
- ii) demonstrimi praktik i përdorimit të listave të kontrollit të ekuipazhit të fluturimit;
- iii) trajnimi real dhe praktik në përdorimin e të gjitha pajisjeve kundër zjarrit, duke përfshirë veshje mbrojtëse, shembuj tipikë të tyre, që mbarten në avion;
- iv) nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës:
- A) Shuarja e një zjarri, karakteristikë e një zjarri të brendshëm avionit;
- B) Vendosja dhe përdorimi i PBE-së në një mjedis të mbyllur të simuluar me tym.
- d) Periudhat e vlefshmërisë:
1. Periudha e vlefshmërisë e trajnimeve periodike vjetore duhet të jetë 12 muaj kalendarikë, të numëruar nga fundi i muajit kur është kryer kontrolli.
2. Nëse trajnimi periodik dhe kontrolli i kërkuar janë kryer brenda tre muajve të fundit kalendarikë të periudhës së vlefshmërisë, periudha e vlefshmërisë së re do të llogaritet nga data e skadimit origjinal.
3. Për elemente të tjera trevjeçare të trajnimit, të specifikuar në pikën (c) (2) dhe (d) (2), periudha e vlefshmërisë do të jetë 36 muaj kalendarikë, të numëruar nga fundi i muajit, kur janë kryer kontrollet.
- ORO.CC.145 Trajnimi rifreskues
- a) Kur një anëtar i ekuipazhit të kabinës, gjatë gjashtë muajve të mëparshëm brenda periudhës së vlefshmërisë së trajnimit dhe kontrollit përkatës të fundit:
1. Nuk ka kryer ndonjë nga detyrat fluturuese, ai/ajo duhet që, para se të ricaktohet në detyra të tilla, të përfundojë trajnimin dhe kontrollin rifreskues për çdo tip të avionit që do të operohet; ose
2. Nuk ka kryer detyrat e fluturimit në një tip të veçantë avionit, ai/ajo duhet që, para ricaktimit të detyrave, të kryejë në atë tip avionit:
- i) trajnimin dhe kontrollin rifreskues; ose
- ii) dy fluturime njohje në përputhje me ORO.CC.135.
- b) Programi i trajnimit rifreskues për çdo tip avioni duhet të paktën të mbulojë:
1. Procedurat e emergjencës;
2. Procedurat e evakuimit;
3. Operimin dhe hapjen aktuale, nga çdo anëtar i ekuipazhit të kabinës, të çdo lloji ose varianti të daljeve normale dhe emergjente dhe të derës së kabinës së pilotimit në mënyrë normale dhe emergjente;
4. Demonstrimin e operimit të të gjitha daljeve të tjera, duke përfshirë edhe dritaret e kabinës së pilotimit;

5. Vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve relevante të sigurisë dhe emergjencës, të instaluar ose të mbartura në bord.
- c) Operatori mund të zgjedhë për të zëvendësuar trajnimet rifreskuese me trajnime periodike në qoftë se ricaktimi i detyrave të anëtarit të ekuipazhit fluturues të kabinës fillon brenda periudhës së vlefshmërisë së trajnimit dhe kontrollit të fundit periodik. Në qoftë se afati ka skaduar, trajnimi rifreskues mund të zëvendësohet vetëm me trajnime për tipa avioni specifikë dhe të ndryshimeve nga operatori siç specifikohet në ORO.CC.125.

Seksioni 2

Kërkesat shtesë për operacionet e transportit ajror tregtar

- ORO.CC.200 Anëtar i lartë (Senior) i ekuipazhit të kabinës
- a) Kur është i nevojshëm më shumë se një anëtar i ekuipazhit të kabinës, përbërja e ekuipazhit të kabinës duhet të përfshijë një anëtar të lartë të ekuipazhit të kabinës të emëruar nga operatori.
- b) Operatori duhet të emërojë anëtarët e ekuipazhit të kabinës në pozicionin e anëtarit të lartë të ekuipazhit të kabinës vetëm nëse:
1. Kanë të paktën një vit eksperiencë si anëtar ekuipazhi në avionët që operohen; dhe
2. Kanë përfunduar me sukses një kurs trajnimi për anëtar i lartë i ekuipazhit të kabinës dhe kontrollin përkatës.
- c) Kursi i trajnimit të anëtarit i lartë të ekuipazhit të kabinës duhet të mbulojë të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë e këtij funksioni dhe duhet të përmbajë të paktën elementet e mëposhtme:
1. Raportimin para fluturimit;
2. Bashkëpunimin me ekuipazhin;
3. Shqyrtimin e kërkesave të operatorëve dhe kërkesave ligjore;
4. Raportimin e aksidenteve dhe incidenteve;
5. Faktorët njerëzorë dhe burimet e menaxhimit të ekuipazhit (CRM); dhe
6. Kërkesat për kufizimet e kohës në fluturim dhe në detyrë, si dhe të pushimit.
- d) Anëtar i lartë i ekuipazhit të kabinës duhet t'i përgjigjet komandantit për zhvillim dhe koordinim e procedurave normale dhe emergjente të specifikuar në manualin e operimeve, duke përfshirë dhe detyrat që nuk lidhen me sigurinë për qëllime të sigurisë.
- e) Operatori duhet të krijojë procedura për të zgjedhur anëtarin e ekuipazhit të kabinës më të kualifikuar të përshtatshëm për të vepruar si anëtar i lartë në qoftë se anëtar i lartë i caktuar më parë e ka të pamundur të operojë. Ndryshimet në këto procedura duhet t'i njoftohen, Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar.
- ORO.CC.205 Reduktimi i numrit të ekuipazhit të kabinës gjatë operimeve në terren dhe në rrethana të paparashikuara
- a) Kur ka pasagjerë në bordin e një avioni, numri minimal i ekuipazhit të kabinës që kërkohet në përputhje me ORO.CC.100, duhet të jetë i pranishëm në kabinën e pasagjerëve.
- b) Nën kushte të përcaktuara në pikën "c", ky numër mund reduktohet:

1. Gjatë operimeve normale në tokë ku nuk përfshihet furnizimi/shkarkimi i karburantit kur avioni është i parkuar; ose

2. Në rrethana të paparashikuara, nëse numri i pasagjerëve në fluturim është reduktuar. Në këtë rast, pas përfundimit të fluturimit duhet të dorëzohet një raport tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

c) Kushtet:

1. Procedurat që sigurojnë se një nivel ekuivalent i sigurisë është arritur me numër të reduktuar të ekuipazhit të kabinës, në veçanti për evakuimin e pasagjerëve, përfshihen në manualin e operimeve;

2. Ekuipazhi i kabinës i reduktuar përfshin një anëtar të lartë siç specifikohet në ORO.CC. 200;

3. Të paktën një anëtar i ekuipazhit të kabinës është i nevojshëm për 50 pasagjerë në çdo kabinë;

4. Në rastin e operimeve normale në tokë me avion që kërkon më shumë se një anëtar të ekuipazhit të kabinës, numri i përcaktuar në përputhje me pikën “c”, paragrafi 3, do të rritet për të përfshirë një anëtar të ekuipazhit të kabinës për çdo çift të daljeve emergjente.

ORO.CC.210 Kushte shtesë për caktimin në detyrë Anëtarët e ekuipazhit kabinës do të caktohen në detyrë dhe do të veprojnë, në një tip të veçantë mjeti fluturues ose varianti vetëm nëse ata:

a) Kanë një dëshmi të vlefshme të lëshuar në pajtim me shtojcën V (pjesa-CC) të rregullores “Mbi formulimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”;

b) Janë të kualifikuar në tipin ose variantin në përputhje me këtë nënpjesë;

c) Janë në përputhje me kërkesat e tjera të aplikueshme të kësaj nënpjesë dhe shtojcës IV (pjesa-CAT);

d) Mbajnë uniformën e operatorit për ekuipazhin e kabinës. ORO.CC.215 Programet e trajnimit dhe kontrollit dhe dokumentacionet përkatëse

a) Programet e trajnimit dhe kontrollit, përfshirë dhe programin mësimor të kërkuar nga kjo nënpjesë duhet të miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dhe të specifikohet në manualin e operimeve.

b) Pasi një anëtar i ekuipazhit të kabinës ka përfunduar me sukses një kurs trajnimi dhe kontrollin respektiv, operatori duhet:

1. Të mbajë të përditësuarat të dhënat e trajnimit të anëtarit të ekuipazhit të kabinës në përputhje me ORO.MLR.115; dhe
2. T’i sigurojë atij/asaj një listë që tregon të përditësuar periudhën e vlefshmërisë në lidhje për tipin dhe variantin e mjetit fluturues në të cilën anëtari i ekuipazhit të kabinës është i kualifikuar për të vepruar.

ORO.CC.250 Operimi në më shumë se një tip ose variant avioni

a) Një anëtar i ekuipazhit të kabinës nuk duhet të caktohet për të operuar në më shumë se tre tipa mjetesh fluturuese, përveç se, me miratim të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar, ai/ajo mund të caktohet për të vepruar në katër tipa avionësh, në qoftë se për të paktën dy nga tipat:

1. Pajisjet e sigurisë dhe emergjencës, si dhe procedurat normale dhe emergjente të tipave të veçantë janë të ngjashëm; dhe

2. Procedurat normale dhe emergjente të tipave të veçantë janë të ngjashëm.

b) Për qëllimet e pikës “a” për kualifikimet e trajnimit të ekuipazhit të kabinës, operatori duhet të përcaktojë:

1. Çdo tip mjeti fluturues ose një variant duke marrë parasysh, ku në dispozicion ka të dhënat relevante të krijuara në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese”, për tipin e mjetit fluturues përkatës ose variantit; dhe

2. Variantet e një tipi avioni të jenë të ndryshme nëse ato nuk janë të ngjashme në aspektet e mëposhtme:

i) funksionimi i daljeve emergjente;

ii) vendndodhja dhe tipi i pajisjeve portative të sigurisë dhe atyre emergjente;

iii) procedurat e emergjencës të tipave të veçantë.

ORO.CC.255 Operimet me një anëtar të ekuipazhit të kabinës

a) Operatori duhet të përzgjedhë, rekrutojë, trajnojë dhe kontrollojë aftësitë e anëtarit të ekuipazhit të kabinës së caktuar për operime me një anëtar të ekuipazhit të kabinës, sipas kriterëve të dhura për këtë lloj operimi.

b) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës, të cilët nuk kanë eksperiencë të mëparshme operative si anëtar të vetëm të ekuipazhit të kabinës, duhet të caktohen për lloje të tilla operacionesh, vetëm pasi:

1. Të kenë përfunduar trajnimin, siç kërkohet në pikën “c”, përveç trajnimeve dhe kontrolleve të tjera të zbatueshme që kërkohet nga kjo nënpjesë;

2. Të kenë kaluar me sukses kontrollet e verifikimit të aftësive në kryerjen e detyrave dhe përgjegjësisë të tyre në përputhje me procedurat e specifikuar në manualin e operimeve; dhe

3. Të kenë ndërmarrë familjarizimin e fluturimit e të paktën 20 orë dhe 15 sektorëve në tipin e mjetit fluturues përkatës nën mbikëqyrjen e një anëtari të ekuipazhit të kabinës me përvojë të përshtatshme.

c) Elementet e mëposhtme shtesë të trajnimit duhet të jenë të mbuluara me theks të veçantë për të pasqyruar operimet me 1 anëtar të ekuipazhit të kabinës:

1. Përgjegjësitë e komandantit për kryerjen e procedurave normale dhe emergjente;

2. Rëndësia e koordinimit dhe komunikimit me ekuipazhin e fluturimit, në veçanti në menaxhimin e pasagjerëve të padisiplinuar ose shqetësues;

3. Shqyrtimin e kërkesave të operatorëve dhe kërkesave ligjore;

4. Dokumentacioni;

5. Raportimi i aksidenteve dhe i incidenteve; dhe

6. Kufizimet në kohë të shërbimit në fluturim, si dhe kohën e pushimit.

NËNPJESA TC

EKUIPAZHI TEKNIK NË OPERIMET HEMS, HHO OSE NVIS

ORO.TC.100 Qëllimi

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të plotësohen nga operatori, kur vepron një avion me anëtarë të ekuipazhit teknik në transportin ajror tregtar me shërbime të emergjencave mjekësore me helikopter, (HEMS), sisteme vizioni të imazheve natën (NVIS) dhe operimeve me ngarkesa të jashtme me helikopter (HHO).

ORO.TC.105 Kushtet për caktimin e detyrave

a) Anëtarëve teknikë të ekuipazhit në transportin ajror tregtar HEMS, HHO ose operacionet NVIS duhet t'i caktohet detyra nëse ata:

1. Janë të paktën 18 vjeç;
2. Janë fizikisht dhe mendërisht të aftë dhe të sigurt të kryejnë detyrat dhe përgjegjësitë;
3. Kanë përfunduar të gjitha trajnimet e aplikueshme që kërkojnë nga kjo nënpjesë për të kryer detyrat e ngarkuara;
4. Janë të kontrolluar si të aftë për të kryer të gjitha detyrat e ngarkuara, në përputhje me procedurat e specifikuara në manualin e operimeve.

b) Para caktimit të detyrave teknike të anëtarëve të ekuipazhit, të cilët janë të vetëpunësuar dhe/ose duke punuar mbi një bazë të pavarur ose me kohë të pjesshme, operatori duhet të verifikojë që të gjitha kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë janë në pajtueshmëri me të, duke marrë parasysh të gjitha shërbimet teknike të kryera nga anëtari i ekuipazhit të operatorit tjetër për të përcaktuar në mënyrë të veçantë:

1. Numrin total të tipave të mjeteve fluturues të ndryshëm dhe variantet e operuar;
2. Kufizimet kohore të detyrave në fluturim dhe kërkesat e tjera.

ORO.TC.110 Trajnimi dhe kontrolli

a) Operatori duhet të krijojë një program trajnimi në përputhje me kërkesat e zbatueshme të kësaj nënpjesë, që të mbulojë detyrat dhe përgjegjësitë që do të kryhen nga anëtarët e ekuipazhit teknik.

b) Pas përfundimit të trajnimit fillestar, atij të konvertimit nga operatori, trajnimit për ndryshimet dhe ato periodike, çdo anëtar i ekuipazhit teknik do t'i nënshtrohet një kontrolli për të demonstruar aftësitë e tij/saj në kryerjen e procedurave normale dhe emergjente.

c) Trajnimi dhe kontrolli duhet të kryhet për çdo kurs trajnimi nga një personel i përshtatshëm, i kualifikuar dhe me përvojë, që subjekti të jetë i mbuluar. Operatori duhet të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil shqiptar, i cili ushtron kontrolle në lidhje me personelin.

ORO.TC.115 Trajnimi bazë

Para se të ndërmarrë trajnimin e konvertimit nga operatori, çdo anëtar i ekuipazhit teknik duhet të përfundojë trajnimin bazë, duke përfshirë:

- a) Njohuritë e përgjithshme teorike mbi aviacionin dhe rregulloret e aviacionit, që mbulojnë të gjitha elementet relevante për detyrat dhe përgjegjësitë e kërkuara të ekuipazhit teknik;
- b) Trajnimin për zjarrin dhe tymin;
- c) Trajnimin për mbijetesën në tokë dhe në ujë, të përshtatshme për llojin dhe zonën e operimit;
- d) Aspektet aeromjekësore dhe ndihmën e parë;
- e) Komunikimin dhe elementet relevante CRM të ORO.FC.115 dhe ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Trajnimi i konvertimit nga operatori

Çdo anëtar i ekuipazhit teknik duhet të përfundojë:

a) trajnimin e konvertimit nga operatori, përfshirë edhe elementet relevante CRM:

1. Përpara se të caktohet nga operatori për herë të parë si një anëtar ekuipazhi teknik; ose

2. Kur kalon në një lloj të ndryshëm mjeti fluturues apo klase, nëse ndonjë prej pajisjeve apo procedurave të përmendura në pikën "b" janë të ndryshme.

b) Trajnimi i konvertimit nga operatori duhet të përfshijë:

1. Vendndodhjen dhe përdorimin e të gjitha pajisjeve të sigurisë dhe mbijetesës që mbarten në avion;
2. Të gjitha procedurat normale dhe emergjente;
3. Pajisjet e përdorura në bord për të kryer detyrat në avion apo në tokë, me qëllim që të ndihmojë pilotin gjatë operimeve HEMS, HHO ose NVIS.

ORO.TC.125 Trajnimet e ndryshimeve

a) Çdo anëtar i ekuipazhit teknik duhet të përfundojë trajnimin e ndryshimeve kur ndryshojnë pajisjet ose procedurat për tipat apo variantet e operuar aktualisht.

b) Operatori duhet ta specifikojë në manualin e operimeve, kur është i nevojshëm trajnimi i tillë për ndryshimet.

ORO.TC.130 Fluturimet e familjarizimit

Pas përfundimit të trajnimit të konvertimit nga operatori, çdo anëtar i ekuipazhit teknik duhet të ndërmarrë fluturime familjarizimi para se të veprojë si një anëtar i ekuipazhit teknik, të kërkuara në operimet HEMS, HHO ose NVIS.

ORO.TC.135 Trajnimi periodik

a) Brenda çdo periudhe 12-mujore, çdo anëtar i ekuipazhit teknik duhet t'i nënshtrohet trajnimit periodik përkatës për tipin apo kategorinë e mjeteve fluturuese dhe pajisjeve teknike në të cilat do të veprojë anëtari i ekuipazhit. Në të gjitha fazat e duhura të trajnimit periodik duhet të integrohen elementet e CRM.

b) Trajnimi periodik duhet të përfshijë instruksione teorike dhe praktike, si dhe praktikën.

ORO.TC.140 Trajnimi rifreskues

a) Çdo anëtar i ekuipazhit teknik, i cili nuk ka kryer detyra në gjashtë muajt e fundit, duhet të përfundojë trajnimin rifreskues të specifikuar në manualin e operimeve.

b) Anëtari i ekuipazhit teknik, i cili nuk ka kryer detyra të fluturimit në një tip të veçantë avioni apo kategorie, gjatë gjashtë muajve të mësipërm, para se të caktohet në atë tip ose kategori, duhet të përfundojë, gjithashtu:

1. Trajnimin rifreskues mbi tipin ose klasin; ose
2. Dy sektorë familjarizimi në tipin e avionit ose të klasës.

ANEKSI IV

OPERACIONET E TRANSPORTIT AJROR TREGTAR [PJESA-CAT]

NËNPJESA A

KËRKESAT E PËRGJITHSHME

CAT.GEN.100 Autoriteti kompetent

Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar është autoriteti kompetent, i caktuar nga Republika e Shqipërisë, si shteti në territorin e të cilit operatori ka vendin e tij kryesor të biznesit.

Seksioni 1

Avionët me motor

CAT.GEN.MPA.100 Përgjegjësitë e ekuipazhit

a) Anëtari i ekuipazhit duhet të jetë përgjegjës për ekzekutimin e duhur të detyrave të tij/saj, që:

1. Lidhen me sigurinë e avionit dhe personave në të; dhe
2. Janë të specifikuar në instruksionet dhe procedurat e manualit të operimeve.

b) Anëtari i ekuipazhit duhet:

1. T'i raportojë komandantit ndonjë gabim, dështim, keqfunksionim ose defekt të cilin anëtari i ekuipazhit beson se mund të ndikojë në vlefshmërinë ajrore ose operimin e sigurt të avionit duke përfshirë sistemet e emergjencës, nëse nuk është raportuar tashmë nga një tjetër anëtar i ekuipazhit;
2. T'i raportojë komandantit ndonjë incident që rrezikon, ose mund të kishte rrezikuar, sigurinë e operimit, nëse nuk është raportuar tashmë nga një tjetër anëtar i ekuipazhit;
3. Të jetë në përputhje me kërkesat përkatëse të sistemit të operatorit për raportimin e ngjarjeve;
4. Të jetë në përputhje me të gjitha kufizimet e kohës për detyrat në fluturim (FTL) dhe kërkesat e pushimit, të aplikueshme për aktivitetet e tyre;
5. Kur merr përsipër detyra për më shumë se një operator:
 - i) Të mbajë regjistrat e tij/saj individualë lidhur me fluturimin dhe kohën e detyrës dhe periudhave të pushimit, siç përmendet në kërkesat e zbatueshme FTL; dhe
 - ii) T'i sigurojë çdo operatori të dhënat e nevojshme për të planifikuar aktivitetet në përputhje me kërkesat e zbatueshme FTL.

c) Anëtari i ekuipazhit nuk mund t'i kryejë detyrat në një mjet fluturues:

1. Kur është nën ndikimin e substancave psikoaktive apo alkoolit ose kur është i papërshtatshëm për shkak të lëndimit, lodhjes, ilaçeve, sëmundjeve apo për shkaqe të tjera të ngjashme;
2. Deri sa të ketë kaluar një kohë të arsyeshme pas zhytjes në ujë të thellë ose pas dhurimit të gjakut;
3. Në qoftë se nuk janë plotësuar kërkesat e zbatueshme mjekësore;
4. Nëse dyshohet se ai/ajo mund të mos jetë në gjendje për të kryer detyrat e tij/saj të caktuara, ose
5. Nëse ai/ajo e di ose dyshon se po vuan nga lodhja, siç referohet në pikën 7(f) të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", apo ndihet i papërshtatshëm, në atë masë sa mund të rrezikojë fluturimin.

CAT.GEN.MPA.105 Përgjegjësitë e komandantit

a) Komandanti, përveç se në përputhje me

CAT.GEN.MPA.100, duhet:

1. Të jetë përgjegjës për sigurinë e të gjithë anëtarëve të ekuipazhit, pasagjerëve dhe ngarkesave në bord, që nga koha kur ai/ajo arrin në bordin e mjetit fluturues, deri kur largohet nga avioni në fund të fluturimit;
2. Të jetë përgjegjës për funksionimin dhe sigurinë e mjetit fluturues:
 - i) për aeroplanët, nga momenti që aeroplani është i gatshëm të lëvizë për rulim para ngritjes, deri në momentin kur vjen për të pushuar në fund të fluturimit dhe motori(-ët) e përdorur si njësi parësore shtytëse janë fikur;
 - ii) për helikopterë, kur rotorët janë duke u rrotulluar;
3. Të ketë autoritet për të dhënë të gjitha komandat dhe të ndërmarrin veprimet e duhura me qëllim të garantimit të sigurisë së avionëve dhe të personave dhe/ose ngarkesave të

mbartura në përputhje me pikën 7.c të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil";

4. Të ketë autoritet për të zbarkuar çdo person, ose ndonjë pjesë të ngarkesës, që mund të përfaqësojë një rrezik potencial për sigurinë e avionit apo personave në bord;
5. Të mos lejojë të hipi në avion një person i cili duket të jetë nën ndikimin e alkoolit apo drogave deri në atë masë sa ka të ngjarë të rrezikohet siguria e mjetit ajror apo pasagjerëve;
6. Të ketë të drejtën të refuzojë transportin e udhëtarëve të papranueshëm, të deportuarit apo të personave në paraburgim, në qoftë se mbartja e tyre rrit rrezikun për sigurinë e avionit apo pasagjerëve të tij;
7. Të sigurojë që të gjithë pasagjerët janë të informuar mbi vendndodhjen e daljeve emergjente, si dhe vendndodhjen dhe përdorimin e pajisjeve përkatëse të sigurisë dhe të emergjencës;
8. Të sigurojë që përmbushen të gjitha procedurat operacionale dhe listat kontrolluese në përputhje me manualin e operimeve;
9. Të mos lejojë asnjë anëtar të ekuipazhit për të kryer ndonjë aktivitet gjatë fazave kritike të fluturimit, përveç detyrave të nevojshme për operimin e sigurt të mjetit fluturues;
10. Të sigurojë që regjistruerit e fluturimit:
 - i) nuk janë të çaktivizuar ose të fikur gjatë fluturimit; dhe
 - ii) në rast të një aksidenti ose incidenti që është subjekt i raportimit të detyrueshëm:
 - A) nuk janë fshirë qëllimisht;
 - B) janë çaktivizuar menjëherë pasi ka përfunduar fluturimi; dhe
11. Të riaktivizuar vetëm me pëlqimin e organit hetues.
12. Të sigurojë që inspektimi para fluturimit është kryer në përputhje me kërkesat e shtojcës I (pjesa-M) të urdhrat të ministrit nr. 110, datë 2.10.2012 "Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra";
13. Të jetë i sigurt që pajisjet përkatëse emergjente mbeten lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.
 - b) Komandanti, ose piloti të cilit i delegohet udhëheqja e fluturimit, duhet që në një situatë emergjente që kërkon vendim dhe veprim të menjëhershëm, të ndërmarrë ndonjë veprim që ai/ajo e konsideron të nevojshme sipas rrethanave në përputhje me 7.d të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil". Në raste të tilla ai/ajo mund t'u shmanget rregullave, procedurave dhe metodave operacionale në interes të sigurisë.
- c) Sa herë që një avion në fluturim ka manovruar në përgjigje të rezolute këshilluese (RA) për një sistem për shmangien e përplasjes ajrore (ACAS), komandanti duhet të dorëzojë një raport ACAS tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.
- d) Rreziqet dhe përplasjet nga zogjtë:

1. Sa herë që vërehet një rrezik potencial nga zogjtë, komandanti duhet të informojë Shërbimin e Trafikut Ajror (ATS) sa më shpejt që e lejon ngarkesa e punës së ekuipazhit të fluturimit.

2. Sa herë që një mjet fluturues për të cilin është përgjegjës komandanti, pëson një goditje nga zogjtë që rezulton në dëmtim të konsiderueshëm të mjetit fluturues ose humbje apo mosfunksionim të ndonjë shërbimi thelbësor, komandanti duhet të paraqesë tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar një raport me shkrim për goditjen e zogjve pas uljes.

CAT.GEN.MPA.110 Autoriteti i komandantit
Operatori merr të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që të gjithë personat që janë në avion zbatojnë të gjitha komandat e ligjshme të dhëna nga komandanti për qëllim sigurimin e avionit dhe sigurisë së personave apo mallrave të mbartura.

CAT.GEN.MPA.115 Personeli ose anëtarët e ekuipazhit përveç ekuipazhit të kabinës së pasagjerëve
Operatori duhet të sigurojë që personeli ose anëtarët e ekuipazhit, përveç anëtarëve të ekuipazhit të kabinës që janë duke kryer detyrat e tyre në kabinën e pasagjerëve të avionit:

- a) Të mos ngatërrohen nga pasagjerët me anëtarët funksionalë të ekuipazhit të kabinës;
- b) Nuk zënë stacionet e kërkuara të caktuara për ekuipazhin e kabinës;

c) Të mos pengojnë anëtarët funksional të ekuipazhit të kabinës në detyrat e tyre.

CAT.GEN.MPA.120 Gjuha e përbashkët
Operatori duhet të sigurojë që të gjithë anëtarët e ekuipazhit mund të komunikojnë me njëri-tjetrin në një gjuhë të përbashkët.

CAT.GEN.MPA.125 Rulimi i aeroplanëve
Operatori duhet të sigurojë që një aeroplan është në rulim për në zonën e lëvizjes së një aerodromi vetëm në qoftë se personi që e komandon:

- a) Është një pilot i kualifikuar; ose
- b) Është caktuar nga operatori dhe:
 - 1. Është trajnuar për rulimin e avionëve;
 - 2. Është i trajnuar për të përdorur radio-telefonin;
 - 3. Ka marrë udhëzim në lidhje me shtrirjen, rrugëkalimet, shenjat, sinjalistikat, dritat, Kontrollin e Trafikut Ajror (ATC) sinjalet dhe udhëzimet, frazeologjinë dhe procedurat e aerodromit;

4. Është në gjendje të përputhet me standardet operative që kërkohen për lëvizjen e sigurt të aeroplanit në aerodrom.

CAT.GEN.MPA.130 Vënia në punë e rotorit - helikopterët
Rotori i një helikopteri duhet të vihet në lëvizje për qëllime fluturimi vetëm nga komandimi i një piloti të kualifikuar.

CAT.GEN.MPA.135 Pranimi në kabinën e pilotimit
a) Operatori duhet të sigurojë që, përveç një anëtari të ekuipazhit të fluturimit të caktuar për një fluturim, asnjë person të mos pranohet, apo qëndrojë në kabinën e pilotimit vetëm nëse ai person:

- 1. Është një anëtar funksional ekuipazhi;
- 2. Është një përfaqësues i Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar ose një autoritet inspektimi, nëse kërkohet të jetë atje për kryerjen e detyrave zyrtare të tij/saj; ose

3. Lejohet në përputhje me udhëzimet e përmbajtura në manualin operimeve.

b) Komandanti duhet të sigurojë që:

- 1. Pranimi në kabinën e pilotimit nuk shkakton humbje vëmendjeje apo ndërhyrje në funksionimin e fluturimit; dhe
- 2. Të gjithë personat që barten në kabinën e pilotimit janë bërë të njohur me procedurat përkatëse të sigurisë.

c) Komandanti duhet të marrë vendimin përfundimtar në lidhje me pranimin në kabinën e pilotimit.

CAT.GEN.MPA.140 Pajisjet elektronike portative
Operatori nuk duhet të lejojë asnjë person të përdorë një pajisje portative elektronike (PED) në bordin e një avioni që mund të ndikojë negativisht në performancën e sistemeve të avionit dhe pajisjeve, dhe duhet të marrin të gjitha masat e arsyeshme për të parandaluar përdorimin e tillë.

CAT.GEN.MPA.145 Informacion mbi emergjencën dhe pajisjet e mbijetesës në bord
Operatori duhet në çdo kohë të ketë në dispozicion në të gjithë avionët e tij listën për komunikim me Qendrat e Koordinimit të Shpëtimit (RCCs) që përmbajnë informacion mbi pajisjet e emergjencës dhe mbijetesës.

CAT.GEN.MPA.150 Ulja emergjente e avionëve në ujë
Operatori do të operojë fluturime mbi ujë me një aeroplan me një konfigurim të certifikuar ndenjësesh më shumë se 30 pasagjerë, në një distancë nga toka të përshtatshme për të bërë një ulje emergjente, më të madhe se 120 minuta në shpejtësi në fluturim, ose 400 NM, cilado të jetë më pak, vetëm në qoftë se aeroplani është në përputhje me dispozitat e vlefshmërisë ajrore për uljen emergjente në ujë të përshkruara në kodin në fuqi.

CAT.GEN.MPA.155 Transporti i armëve dhe municioneve të luftës

a) Operatori duhet të transportojë armë apo municione lufte nga ajri vetëm nëse është dhënë një miratim për në gjë të tillë nga të gjitha Shtetet e hapësirës ajrore; (b) Kur është dhënë një miratim, operatori duhet të sigurojë se armët dhe municionet e luftës janë:

- 1. Vendosur në një vend të avionit që është i paarritshëm nga udhëtarët gjatë fluturimit; dhe
- 2. Të zbrazura në rastin e armëve të zjarrit.

c) operatori duhet të sigurojë që, para se të fillojë një fluturim, komandanti është njoftuar për detajet dhe vendndodhjen në bordin e avionit të ndonjë arme apo municione lufte që do të transportohen.

CAT.GEN.MPA.160 Transporti i armëve dhe municioneve sportive

a) Operatori duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar se çdo armë sportive e destinuar për t'u transportuar nga ajri është raportuar të operatori.

b) Operatori që do pranojë mbartjen e armëve sportive duhet të sigurojë se:

- 1. Janë vendosur në një vend të avionit që është i paarritshëm nga udhëtarët gjatë fluturimit; dhe
- 2. Në rastin e armëve të zjarrit apo armëve të tjera që mund të përmbajnë municion, ato të jenë të zbrazura.

c) Municioni për armët sportive mund të mbartet në bagazhet e kontrolluara të pasagjerëve, duke i'u nënshtruar kufizimeve të caktuara, në përputhje me udhëzimet teknike.

CAT.GEN.MPA.161 Transporti i armëve sportive dhe municionit – përjashtime

Pavarësisht CAT.GEN.MPA.160 (b), për helikopterët me një peshë maksimale të certifikuar të ngritjes (MCTOM) prej 3 175 kg ose më pak kur operojnë ditën dhe në rrugëkalime me navigim nëpërmjet referencave vizuale, mund të mbartet një armë sportive në një vend të arritshëm gjatë fluturimit, me kusht që operatori ka krijuar procedura të përshtatshme dhe është e pamundur që ta vendosë atë në një vend tjetër.

CAT.GEN.MPA.165 Metoda e transportit të personave
Operatori duhet të marrë të gjitha masat për të siguruar që asnjë person gjatë fluturimit të mos qëndrojë në 1 vend të avionit që nuk është i caktuar për akomodimin e personave të përkohshëm përjashtuar rastet kur është dhënë akses nga komandanti:

a) Për qëllim të marrjes së veprimit të nevojshëm për sigurinë e avionit, të ndonjë personi, kafshe apo ngarkese në të; ose

b) Në një pjesë të avionit në të cilin mbarten ngarkesat ose mjetet, e cila është e caktuar për akses nga një person në fluturim

CAT.GEN.MPA.170 Alkooli dhe droga
Operatori duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që asnjë person që hyn ose është në një avion, të jetë nën ndikimin e alkoolit apo drogave në masën që mund të rrezikojë sigurinë e avionit apo pasagjerëve të tij.

CAT.GEN.MPA.175 Rrezikimi i sigurisë
Operatori duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që asnjë person të mos veprojë apo të tentojë të kryejë një veprim me neglizhencë apo pakujdesi, i cili:

a) do të rrezikonte avionin ose një person aty; ose
b) do të shkaktonte rrezikimin e një avioni, të ndonjë personi apo ngarkese.

CAT.GEN.MPA.180 Dokumentet, manualët dhe informacioni në bord

a) Dokumentet e mëposhtme, manualët dhe informacionet duhet të mbarten në çdo fluturim, origjinale ose kopje, përveç nëse specifikohet ndryshe:

1. Manualët e fluturimit të avionit (AFM), ose dokumente ekuivalente;

2. Certifikata origjinale e regjistrimit;

3. Certifikata origjinale e vlefshmërisë ajrore (CVA);

4. Certifikata e zhurmës, përfshirë edhe një përkthim në anglisht, ku është aprovuar nga autoriteti përgjegjës, për lëshimin e kësaj certifikate;

5. Një kopje e noterizuar e certifikatës së operatorit ajror (AOC);

6. Specifikimet përkatëse të operacioneve të tipit të mjetit fluturues, të lëshuar me AOC;

7. Licenca origjinale e radios së mjetit fluturues, nëse aplikohet;

8. Certifikata e detyrueshme e sigurimit nga pala e tretë;

9. Dokumenti i udhëtimit, ose ekuivalente, për mjetin fluturues;

10. Dokumentet teknike të mjetit fluturues, në përputhje me shtojcën I (pjesa-M) të urdhrin të ministrit nr. 110, datë 2.10.2012 “Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”;

11. Detajet e paraqitura të planit të fluturimit ATS, nëse aplikohet;

12. Listat aeronautike aktuale dhe të përshtatshme për rrugëkalimin e propozuar dhe të gjitha rrugët përgjatë të cilave është e arsyeshme të pritët që mund të devijohet fluturimi;

13. Procedurat dhe informacione të shenjave vizuale për përdorim nga avionët interceptues;

14. Informacion lidhur me shërbimin e kërkim shpëtimit për zonën e fluturimit të synuar, i cili duhet të jetë lehtësisht i arritshëm në kabinën e pilotimit;

15. Pjesët aktuale të manualit të operimeve që janë relevante për detyrat e anëtarëve të ekuipazhit, të cilat duhet të jenë lehtësisht të arritshme për anëtarët e ekuipazhit;

16. Lista minimale e pajisjeve;

17. Njoftimet e duhura të pilotëve (NOTAMs) dhe Shërbimit të Informacionit Aeronautik (AIS);

18. Informacione të përshtatshme meteorologjike;

19. Lista e ngarkesave dhe/ose pasagjerëve, nëse aplikohet;

20. Dokumentacioni i peshës dhe i balancimit;

21. Plani operacional i fluturimit, nëse aplikohet;

22. Njoftimi i kategorive të pasagjerëve (SCPs) dhe ngarkesa të veçanta, nëse aplikohet; dhe

23. Çdo dokumentacion tjetër që mund të jetë i nevojshëm për fluturim ose që kërkohet nga shtetet e mbikaluara.

b) Pavarësisht pikës “a”, për operime në fluturim vizual ditën me avionë jokompleksë që ngrihen dhe ulen në të njëjtin aerodrom apo bazë operative brenda 24 orëve, apo që fluturojnë brenda një zone lokale të specifikuar në manualin e operimeve, dokumentet dhe informacioni i mëposhtëm mund të mbahen në aerodrom ose bazën operative:

1. Certifikata e zhurmës;

2. Licenca e radios së mjetit fluturues;

3. Dokumentacioni i udhëtimit, ose ekuivalente;

4. Dokumentacioni teknik i mjetit fluturues;

5. Dokumentet për NOTAM dhe AIS;

6. Informacioni meteorologjik;

7. Njoftimi i SCPs dhe ngarkesave të veçanta, nëse aplikohet; dhe

8. Dokumenti i peshës dhe i balancimit.

c) Pavarësisht pikës “a”, në rastin e humbjes apo vjedhjes së dokumenteve të përcaktuara në pikat (a)(2) deri në (a)(8), operimi mund të vazhdojë fluturimin deri sa arrin në destinacionin e tij ose një vend ku mund të ofrohen dokumentet zëvendësuese.

CAT.GEN.MPA.185 Informacioni që duhet të mbahet në tokë

a) Operatori duhet të sigurojë që të paktën për kohëzgjatjen e secilit fluturim ose serisë së fluturimeve:

1. Të mbahen në tokë informacione relevante të fluturimit dhe të përshtatshme për tipin e operimit;

2. Informacioni të ruhet deri sa të dyfishohet në vendin në të cilin ai do të ruhet ose, nëse kjo është e pamundur;

3. Informacioni i njëjtë ruhet në një kontejner kundërzjarrit në avion.

b) Informacioni i referuar në pikën “a” përfshin:

1. Një kopje të planit operacional të fluturimit, ku është e përshtatshme;

2. Kopje të pjesës(ve) përkatëse të dokumentacionit teknik të avionit;

3. Dokumentacionin specifik të rrugëkalimeve, NOTAM, nëse është redaktuar në mënyrë specifike nga operatori;
4. Dokumentin e peshës dhe balancimit, nëse kërkohet; dhe
5. Njoftimin për ngarkesa të veçanta.

CAT.GEN.MPA.190 Sigurimi i dokumentacionit dhe i regjistrave

Komandanti, brenda një kohe të arsyeshme të kërkuar nga një person i autorizuar nga një autoritet, duhet të sigurojë për atë person dokumentacionin që kërkohet të mbartet në bord.

CAT.GEN.MPA.195 Ruajtja, prodhimi dhe përdorimi i regjistrimeve të regjistruarve në fluturim

- a) Pas një aksidenti ose incidenti, që është subjekt i raportimit të detyrueshëm, operatori i një mjeti fluturues duhet të ruajë të dhënat origjinale që regjistrohen për një periudhë prej 60 ditësh, përjashtuar rastet kur udhëzohet ndryshe nga autoriteti hetues.
- b) Operatori duhet të kryejë kontrolle operationale dhe vlerësime të të dhënave të regjistruara në fluturim (FDR), regjistrime zanore të regjistruara në kabinë (QKRA), regjistrime dhe të regjistrimet e lidhjes së të dhënave për të siguruar gatishmërinë e vazhdueshme të regjistruarve.
- c) Operatori duhet të ruajë regjistrimet për periudhën e kohës operative të FDR, siç kërkohet nga CAT.IDE.A.190 ose CAT.IDE.H.190, përjashtuar rastet kur, për qëllime të testimit dhe mirëmbajtjes së FDR, mund të fshihet deri në një orë të regjistrimeve më të vjetra nga koha e testimit.
- d) Operatori duhet të mbajë dhe të mirëmbajë dokumentacionin e përditësuar që paraqet informacionin e nevojshëm për të kthyer të dhënat e FDR të papërpunuara në parametrat e shprehur në njësitë inxhinierike.
- e) Operatori duhet të vërë në dispozicion çdo regjistrim të fluturimit që është ruajtur, nëse përcaktohet kështu nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.
- f) Pa cenuar urdhrin e ministrit nr. 123, datë 22.12.2011 “Mbi adoptimin e rregullores për integrimin në një qendër të përbashkët të informacionit rreth ngjarjeve në Aviacionin Civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara”:

1. Regjistrimet CVR duhet të përdoren për qëllime të hetimeve të një aksidenti ose një incidenti, i cili është subjekt i raportimit të detyrueshëm, vetëm nëse janë dakord të gjithë anëtarët e ekuipazhit dhe personelit të mirëmbajtjes që lidhen me to.

2. Regjistrimet FDR ose regjistrimet e lidhjes së të dhënave duhet të përdoren vetëm për qëllime të hetimeve të një aksidenti apo incidenti i cili është subjekt i raportimit të detyrueshëm, nëse të dhënat e tilla janë:

- i) përdorur nga operatori vetëm për qëllime të vlefshmërisë ajrore ose mirëmbajtjes; ose
- ii) të paidentifikuara; ose
- iii) të përhapura sipas procedurave të sigurta.

CAT.GEN.MPA.200 Transporti i mallrave të rrezikshme

- a) Vetëm nëse lejohet ndryshe nga ky aneks, transporti i mallrave të rrezikshme nga ajri duhet të kryhet në përputhje me aneksin 18 të Konventës së Çikagos, amenduar së fundmi dhe të përfshihet nga “udhëzimet teknike për transportimin e sigurt të mallrave të rrezikshme nga ajri” (ICAO Doc 9284-AN/905), duke përfshirë shtojcat e saj dhe çdo shtesë tjetër ose amendim.

b) Mallrat e rrezikshme duhet të transportohen vetëm nga një operator i miratuar në përputhje me shtojcën V (pjesa-SPA), nënpjesa G, përjashtuar rastet kur:

1. Ato nuk janë subjekt i instruksioneve teknike në përputhje me pjesën 1 të këtyre instruksioneve; ose

2. Ata mbarten nga pasagjerët ose anëtarët e ekuipazhit, ose janë në bagazh, në përputhje me pjesën 8 të instruksioneve teknike.

c) Një operator duhet të vendosë procedura për të siguruar që janë marrë të gjitha masat e arsyeshme për të parandaluar mbartjen në bord pa dijeni të mallrave të rrezikshme.

d) Operatori duhet të sigurojë personelin me informacionin e nevojshëm duke bërë të mundur që ata të marrin përgjegjësitë e tyre, siç kërkohet nga udhëzimet teknike.

e) Operatori duhet që në përputhje me udhëzimet teknike, të raportojë pa vonesë tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dhe autoriteti përkatës i shtetit të ndodhjes së rastit të:

1. Aksidenteve apo incidenteve të ndonjë malli të rrezikshëm;

2. Zbulimi i mallrave të rrezikshme të padeklaruara ose keqdeklaruara në ngarkesa ose posta; ose

3. Gjetja e mallrave të rrezikshme të mbartur nga pasagjerët ose anëtarët ekuipazhit, ose në bagazhin e tyre, kur nuk përputhet me pjesën 8 të instruksioneve teknike.

f) Operatori duhet të sigurojë që pasagjerët janë të pajisur me informacion në lidhje me mallrat e rrezikshme në përputhje me udhëzimet teknike.

g) Operatori duhet të sigurojë që njoftimet e informacionit të dhënë në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme janë dhënë në pikat e pranimit të ngarkesave, siç kërkohet nga udhëzimet teknike.

NËNPJESA B PROCEDURAT OPERUESE

Seksioni 1 Mjetet fluturuese me motor

CAT.OP.MPA.100 Përdorimi i shërbimeve të trafikut ajror

a) Operatori duhet të sigurojë që:

1. Shërbimet e Trafikut Ajror (ATS), të përshtatshme për hapësirën ajrore dhe rregullat e aplikueshme të ajrit janë përdorur për të gjitha fluturimet në dispozicion kurdo;
2. Instruksionet operative në fluturim, që përfshijnë një ndryshim në planin e fluturimit ATS, kur është e praktikueshme, janë të koordinuara me njësinë e duhur ATS përpara transmetimit të një mjeti fluturues.

b) Pavarësisht pikës “a”, përdorimi i ATS nuk është i nevojshëm nëse nuk kërkohet nga kërkesat hapësinore të ajrit, për:

1. Operacionet në fluturime vizuale (VFR) nga aeroplanët e tjerë përveç atyre me motor;
2. Helikopterët me një MCTOM prej 3 175 kg ose më pak, që operojnë ditën dhe në rrugëkalime, të cilat navigohet me referenca vizuale në terren; ose

3. Operimet lokale me helikopter, me kusht të ruhet koordinimi me shërbimet e kërkim-shpëtimit.

CAT.OP.MPA.105 Përdorimi i aerodromeve dhe bazave operative

a) Operatori duhet të përdorë vetëm aerodromet dhe bazat operative që janë të përshtatshme për tipin e avionëve dhe funksionimin në fjalë.

b) Përdorimi i bazave operative duhet të aplikohet vetëm për:

1. Aeroplanët me motor jokompleksë;
2. Helikopterët.

CAT.OP.MPA.106 Përdorimi i aerodromeve të izoluar - aeroplanët

a) Përdorimi i një aerodromi të izoluar si aerodrom i destinacionit me aeroplan kërkon miratim paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Një aerodrom i izoluar është një aerodrom për të cilin rezerva alternative dhe përfundimtare e karburantit të kërkuar për në aerodromin e duhur alternativ të jetë më shumë se:

1. Për aeroplanët me motorë me pistona, karburanti për të fluturuar për 45 minuta plus 15% të kohës fluturuese e planifikuar të shpenzohet në regjimin ekonomik ose dy orë, cilado që është më pak; ose
2. Për aeroplanët me motorë me turbinë, karburanti i fluturimit për dy orë në konsumin e lundrimit normal mbi aerodromin e destinacionit, duke përfshirë karburantin përfundimtar rezervë.

CAT.OP.MPA.107 Aerodromi i përshtatshëm

Operatori duhet ta konsiderojë një aerodrom si të përshtatshëm nëse, në kohën e supozuar të përdorimit, aerodromi është i disponueshëm dhe i pajisur me shërbimet ndihmëse të nevojshme, të tilla si Shërbimet e Trafikut Ajror (ATS), ndriçim të mjaftueshëm, komunikim, raportim të motit, navigim dhe shërbime emergjente.

CAT.OP.MPA.110 Minimumi operacional i aerodromit

a) Operatori duhet të krijojë një minimum operacional, për çdo aerodrom nisjeje, destinacioni, apo alternativ, që planifikon të përdorë. Këto minimume nuk duhet të jenë më të ulëta se sa ato të krijuara për aerodrome të tilla nga ana e shtetit në të cilin ndodhet aerodromi, vetëm nëse miratohet specifikisht nga ky shtet. Çdo rritje e specifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar do të shtohet në minimum.

b) Përdorimi i një monitori (HUD), monitori udhëzues për sistemin e uljes (HUDLS) ose sistemi ndihmës për vizionin (EVS) mund të lejojë operimet me vizibilitet më të ulët se minimumi operacional i aerodromit nëse miratohet në përputhje me SPA.LVO.

c) Kur krijohet një minimum operacional i aerodromit, operatori duhet të marrë parasysh si më poshtë:

1. Tipin, performancën dhe karakteristikat e përdorimit të mjetit fluturues;
2. Përbërjen, aftësinë dhe eksperiencën e ekuipazhit të fluturimit;
3. Dimensionet dhe karakteristikat e pistave/zonat e afrimit final dhe të ngritjes (FATO) që mund të përzgjidhen për përdorim;
4. Përshtatshmëria dhe performanca e pajisjeve ndihmëse vizuale dhe jvizuale në tokë;
5. Pajisje të disponueshme në avion për qëllime navigimi dhe/ose kontrolli të rrugëkalimit të fluturimit gjatë ngritjes, afrimit, uljes, rrotullimit dhe kalimit të rreth të dytë;

6. Për përcaktimin e zonave të tolerancës së pengesave, pengesave në ulje, uljen dhe marrjen e lartësisë, të cilat janë të nevojshme për ekzekutimin e procedurave të emergjencës;

7. Lartësia e tolerancës së pengesave për procedurat e afrimit instrumental;

8. Mënyrat, përcaktimi dhe raportimi i kushteve meteorologjike; dhe

9. Teknikën e fluturimit që duhet të përdoret gjatë afrimit final.

d) Operatori duhet të specifikojë metodën e përcaktimit të minimumit operacional të aerodromit në manualin e operimeve.

d) Minimumi për një afrim të veçantë në tokë dhe procedura e uljes duhet të përdoren vetëm nëse janë përmbushur të gjitha kushtet e mëposhtme:

1. Pajisja tokësore që tregohet në grafikun e kërkuar për procedurën e destinuar është operative;
2. Sistemet e kërkuara të mjetit fluturues për tipin e afrimit në tokë janë operative;
3. Plotësimi i kriterëve të kërkuara të performancës së mjetit fluturues; dhe
4. Ekuipazhi është kualifikuar siç duhet.

CAT.OP.MPA.115 Teknika e fluturimit në afrim - aeroplanët

a) Të gjitha afrimet duhet të kryen si afrime të stabilizuara, vetëm nëse miratohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për një ulje të veçantë në një pistë të veçantë.

b) Afrimi jopreciz

1. Afrimi i vazhdueshëm i zbritjes finale (CDFA) teknika duhet të përdoret për të gjitha uljet joprecize.

2. Pavarësisht nga pika 1, një tjetër teknikë fluturimi në afrim/pistë nëse miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar. Në raste të tilla, minimumi i aplikueshëm i limitit vizual të pistës (RVR):

i) duhet të rritet nga 200 m për kategoritë A dhe B të avionëve dhe nga 400 m për kategoritë C dhe D të avionëve; ose

ii) për aerodromet ku ekziston një interes publik për të kryer operacionet aktuale dhe nuk mund të zbatohet teknika CDFA, duhet të krijohet dhe rishikohet vazhdimisht nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, duke marrë parasysh përvojën e operatorit, programin e trajnimit dhe kualifikimin e ekuipazhit të fluturimit.

CAT.OP.MPA.120 Afrimet ajrore me radar (AAR) për operime mbi ujë - helikopterët

a) Një AAR duhet të bëhet vetëm nëse:

1. Radari jep udhëzime të kursit të siguruar për tolerancat e pengesave; dhe
2. ose:

i) Lartësia relative minimale e humbjes së lartësisë (MDH) përcaktohet nga një radio-altimetër; ose

ii) Lartësia absolute minimale e humbjes së lartësisë (MDA) plus një tolerancë e përshtatshme e aplikueshme.

b) AAR e pajisjeve dhe avionëve në lëvizje duhet të kryhet vetëm në operimet me shumë ekuipazh.

c) Zona e vendimit duhet të sigurojë tolerancë të përshtatshme ndaj pengesave në afrimet e dështuara nga çdo destinacion për të cilat është planifikuar një AAR.

d) Afrimi duhet të vazhdojë përtej zonës së vendimit ose më poshtë MDA/H kur është vendosur referenca vizuale me destinacionin.

e) Për operimet vetëm me një pilot, rritjet e duhura duhet të shtohen në MDA/H dhe në zonën e vendimit.

CAT.OP.MPA.125 Procedurat e nisjes dhe afrimit instrumental

a) Operatori duhet të sigurojë përdorimin e procedurave të nisjes dhe afrimit instrumental të krijuara nga shteti i aerodromit.

b) Pavarësisht pikës “a”, komandanti mund të pranojë një miratim nga ATC për të devijuar nga një nisje e publikuar ose rrugë mbërritjeje, me kusht që të dihen kriteret e tolerancave të pengesave, dhe se janë marrë parasysh kushtet operative. Në çdo rast, afrimi final duhet të bëhet vizualisht ose në përputhje me procedurat e përcaktuara të afrimit instrumental në tokë.

c) Pavarësisht pikës “a”, operatori mund të përdorë procedura të tjera përveç atyre të përmendura në pikën “a”, me kusht që ato të jenë miratuar nga shteti në të cilin ndodhet aerodromi dhe të jenë specifikuar në manualin operimeve.

CAT.OP.MPA.130 Procedurat për zvogëlimin e zhurmës - aeroplanët

a) Përveçse për operimet në fluturim vizual VFR të aeroplanëve me motor jekompleks, operatori duhet të krijojë procedura të përshtatshme për operim në nisje dhe mbërritje/afrim, për çdo tip avioni duke marrë parasysh nevojën për të minimizuar efektin e zhurmës së avionëve.

b) Procedurat duhet:

1. Të garantojnë që siguria ka përparësi mbi ndërprerjen e zhurmës; dhe
2. Të jetë e thjeshtë dhe e sigurt për të operuar me asnjë rritje të konsiderueshme në ngarkesën e punës së ekuipazhit gjatë fazave kritike të fluturimit.

CAT.OP.MPA.131 Procedurat për zvogëlimin e zhurmës - helikopterët

a) Operatori duhet të sigurojë që gjatë procedurave të ngritjes dhe uljes të marrë në konsideratë nevojën për të minimizuar efektin e zhurmës së helikopterit.

b) Procedurat duhet të:

1. Garantojnë që siguria ka përparësi mbi ndërprerjen e zhurmës; dhe
2. Jenë të thjeshta dhe të sigurta për të operuar me asnjë rritje të konsiderueshme në ngarkesën e punës së ekuipazhit gjatë fazave kritike të fluturimit.

CAT.OP.MPA.135 Rugëkalimet dhe zonat e operimit - të përgjithshme

a) Operatori duhet të sigurojë që operimet kryhen vetëm përgjatë rrugëkalimeve ose brenda zonave, për të cilat:

1. Janë siguruar komoditetet në terren dhe shërbimet, përfshirë shërbimet meteorologjike, të përshtatshme për operacionin e planifikuar;
2. Performanca e avionit është e përshtatshme, në përputhje me kërkesat minimale të lartësisë së fluturimit;
3. Pajisjet e mjetit fluturues plotësojnë kërkesat minimale për funksionimin e planifikuar; dhe
4. Janë në dispozicion hartat dhe listat e duhura.

b) Operatori duhet të sigurojë që operimet kryhen në përputhje me çdo kufizim mbi rrugëkalimet ose zonat e

veprimet të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

c) Pika (a) (1) nuk duhet të aplikohet tek operimet në fluturim vizual (VFR) ditën, për aeroplanët me motor jekompleks që nisin fluturimet nga aerodromi dhe arrijnë në aerodromin ose bazën operative të njëjtë.

CAT.OP.MPA.136 Rugëkalimet dhe zonat e operimit të aeroplanëve me një motor

Operatori duhet të sigurojë që operimet e aeroplanëve me një motor kryhen vetëm përgjatë rrugëkalimeve, ose brenda zonave, ku sipërfaqet që janë në dispozicion të lejojnë kryerjen e sigurt të një uljeje të detyruar.

CAT.OP.MPA.137 Rugëkalimet dhe zonat e operimit të helikopterëve

Operatori duhet të sigurojë që:

a) Për helikopterët që operojnë në performancë të klasit 3, të kenë sipërfaqe në dispozicion që të lejojnë kryerjen e një uljeje të detyruar në mënyrë të sigurt, duke përjashtuar rastet kur helikopteri është i miratuar të operojë në përputhje me CAT.POL.H.420;

b) Për helikopterët që operojnë në performancë të klasit 3 dhe kryerjen e operacioneve “Tranzit bregdetar”, manuali i operimeve të përmbajë procedura për të siguruar që gjerësia e korridorit bregdetar, dhe pajisjet e mbartura, janë në përputhje me kushtet që mbizotërojnë në atë kohë.

CAT.OP.MPA.140 Distanca maksimale e përshtatshme nga një aerodrom për avionët me dy motorë pa një miratim ETOPS

a) Përveç rasteve kur miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar në pajtim me aneksin V (pjesa-SPA), nënpjesa F, operatori nuk duhet të operojë një aeroplan me dy motorë në një rrugëkalim nën kushtet standarde në ajër të qetë, në një aerodrom të përshtatshëm, në 1 pikë më të largët se:

1. Për aeroplanët me performancë të klasit A:

- i) ose me një maksimum konfigurimi operacional pasagjerësh (MOPSC) prej 20 vendesh ose më shumë; ose
- ii) një peshë maksimale ngritjeje prej 45 360 kg ose më shumë, një distancë fluturimi prej 60 minutash me një motor jofunksional;

2. Për aeroplanë me performancë të klasit A me:

- i) një MOPSC prej 19 vende ose më pak; dhe
- ii) një peshë maksimale ngritjeje më pak se 45 360 kg, një distancë fluturimi 120 minuta, ose që i nënshtrohen miratimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, deri në 180 minuta për aeroplanët turboreaktivë, ku shpejtësia në regjim ekonomik me një motor jofunksional (OEI) përcaktohet në përputhje me pikën “b”;

3. Për aeroplanët me performancë të klasit B ose C:

- i) distanca e fluturimit në 120 minuta me shpejtësi në regjim ekonomik me një motor jofunksional (OEI) përcaktohet në përputhje me pikën “b”; ose
- ii) 300 NM (milje detare), cilado që është më pak.

b) Operatori duhet të përcaktojë një shpejtësi për llogaritjen e distancës maksimale në një aerodrom të përshtatshëm për çdo tip avioni me dy motorë apo variant që operohet, që të mos tejkalojë V_{mo} (shpejtësinë maksimale operative) bazuar mbi shpejtësinë e vërtetë që avioni mund të mbajë me një motor jofunksional.

c) Operatori në manualin e operimeve duhet të përfshijë të dhënat e mëposhtme specifike për secilin tip ose variant:

1. Shpejtësinë e caktuar të fluturimit në regjim ekonomik me një motor jofunksional (OEI); dhe

2. Distancën e caktuar maksimale nga një aerodrom i përshtatshëm.

d) Për të marrë miratimin referuar në pikën “a”, 2, operatori duhet të evidentojë se:

1. Kombinimi avion/motor ka një projekt tipi për operime të tejzgjatura me motorë (ETOPS) dhe miratimin e besueshmërisë për operimin e synuar;

2. Një set të kushteve që janë implementuar për të siguruar se aeroplani dhe motorët e tij mirëmbahen për të përmbushur kriteret e nevojshme të besueshmërisë; dhe

3. Ekuipazhi i fluturimit dhe i gjithë personeli tjetër i operimeve të përfshira, janë të trajnuara dhe kanë kualifikime të përshtatshme për të kryer operimin e synuar. CAT.OP.MPA.145 Vendorsja e lartësisë minimale të fluturimit

a) Operatori duhet të vendosë për të gjitha segmentet e rrugëkalimeve në të cilat do të fluturojë:

1. Lartësinë minimale të fluturimit që ofron hapësira e kërkuar e terrenit, duke marrë parasysh kërkesat e nënpjesës C; dhe

2. Një metodë për përcaktimin e atyre lartësive nga ekuipazhi i fluturimit.

b) Metoda për vendosjen e lartësisë minimale të fluturimit duhet të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

c) Kur lartësia minimale e fluturimit, e vendosur nga operatori dhe një shtet i mbikalkuar ndryshon, duhet të zbatohen vlerat më të larta.

CAT.OP.MPA.150 Plani i karburantit

a) Operatori duhet të krijojë një plan karburanti për qëllim të planifikimit të fluturimit dhe ripanifikimit të tij për të siguruar që çdo fluturim mbart karburant të mjaftueshëm për operimin e planifikuar dhe rezervë për mbulimin e devijimeve nga operimi i planifikuar. Plani i karburantit dhe ndonjë ndryshim në të, kërkojnë miratim paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Operatori duhet të sigurojë që planifikimi i fluturimeve është i bazuar mbi të paktën:

1. Procedurat që përmbahen në manualin e operimeve; dhe:

i) të dhënat e publikuara nga prodhuesi avionit; ose
ii) të dhënat aktuale të një avioni të nxjerra nga një sistem për monitorimin e konsumit të karburantit; dhe

2. Kushtet që veprojnë nën të cilin fluturimi është kryer duke përfshirë:

i) të dhënat e avionëve për konsumin e karburantit;

ii) peshat e parashikuara;

iii) kushtet e pritshme dhe meteorologjike;

iv) procedurat dhe kufizimet e shërbimeve të navigimit ajror.

c) Operatori duhet të sigurojë që llogaritja para fluturimit e karburantit të përdorshëm të kërkuar për një fluturim të përfshijë:

1. Karburantin për rulum;

2. Karburantin për udhëtim;

3. Karburantin rezervë të përbërë nga:

i) karburanti për emergjencë;

ii) karburanti alternativ, në qoftë se kërkohet një aerodrom destinacioni alternativ;

iii) karburanti rezervë përfundimtar; dhe

iv) karburanti plotësues, nëse kërkohet nga lloji i operacionit; dhe

4. Karburanti shtesë nëse kërkohet nga komandanti.

d) Operatori duhet të sigurojë se procedurat e ripanifikimit për llogaritjen e karburantit të përdorshëm që kërkohet kur një fluturim do vazhdojë përgjatë një rrugëkalimi ose në një aerodrom alternativ destinacioni nga sa ishte planifikuar fillimisht përfshin:

1. Karburantin për udhëtimin në pjesën e mbetur të fluturimit; dhe

2. Karburantin rezervë të përbërë nga:

i) karburantin për emergjencë;

ii) karburantin alternativ, në qoftë se kërkohet një aerodrom alternativ destinacioni;

iii) karburantin rezervë përfundimtar; dhe

iv) karburantin plotësues, nëse kërkohet nga lloji i operimit; dhe

4. Karburantin shtesë nëse kërkohet nga komandanti.

CAT.OP.MPA.151 Plani i karburantit – lehtësimet

a) Pavarësisht CAT.OP.MPA.150 (b) deri në (d), për operime me avionë të performancës së klasit B operatori duhet të sigurojë se llogaritja para fluturimit e karburantit të përdorshëm e kërkuar për një fluturim përfshin:

i) karburantin për rulum, nëse është i konsiderueshëm;

ii) karburantin në udhëtim;

iii) karburantin rezervë, të përbërë nga:

A) Karburanti për emergjencë që nuk është më pak se 5% e karburantit të udhëtimit të planifikuar ose, në rastin e ripanifikimit në fluturim, 5% e karburantit të udhëtimit për pjesën e mbetur të fluturimit; dhe

B) Karburanti përfundimtar rezervë i fluturimit për një periudhë shtesë prej 45 minutash për motorët reciprok ose 30 minuta për motorët me turbinë;

iv) karburanti alternativ për të arritur në një aerodrom alternativ, nëse kërkohet një i tillë, duke kaluar nga destinacioni; dhe

v) karburanti rezervë, nëse specifikohet nga komandanti.

b) Pavarësisht CAT.OP.MPA.150 (b) deri në (d), për helikopterët me një Peshë të Certifikuar Maksimale Ngritjeje (MTCOM) prej 3 175 kg ose më pak, në fluturime ditën dhe në rrugëkalime naviguese me referenca vizuale ose operimet lokale me helikopter, plani i karburantit duhet të sigurojë që, në përfundim të fluturimit, ose serisë së fluturimeve, karburanti përfundimtar rezervë nuk është më pak sesa një sasi e mjaftueshme për:

1. 30 minuta kohë fluturimi në regjim ekonomik; ose

2. 20 minuta kohë fluturimi në regjim ekonomik kur veprojnë brenda një zonë ku ndodhen vende të mjaftueshme dhe të përshtatshme për ulje.

CAT.OP.MPA.155 Transporti i kategorive të veçanta të udhëtarëve (SCPs)

a) Personat që kërkojnë kushte të veçanta, ndihmë dhe/apo pajisje gjatë një fluturimi duhet të konsiderohen si SCPs, duke përfshirë të paktën:

1. Personat me lëvizshmëri të kufizuar (PRMs), të cilët, pa rënë ndesh me rregulloren “Mbi të drejtat e invalidëve dhe personave me aftësi të kufizuar kur udhëtojnë nëpërmjet ajrit”, janë pranuar që të jetë çdo person të cilit lëvizshmëria i është reduktuar për shkak të ndonjë paftësie fizike, shqisore ose lokomotore, të përhershme ose të përkohshme,

apo për shkak të aftësisë së kufizuar intelektuale ose dëmtimit, çdo shkak tjetër të aftësisë së kufizuar ose moshës;

2. Foshnjat dhe fëmijët e pashoqëruar; dhe

3. Të deportuarit, pasagjerët e papranueshëm ose të burgosurit në parandalim.

b) SCPs duhet të mbarten nën kushte të cilat garantojnë sigurinë e mjetit fluturues dhe pasagjerëve të tij sipas procedurave të përcaktuara nga operatori.

c) SCPs nuk duhet të vendosen, as të zënë vende që lejojnë akses të drejtpërdrejtë në daljet emergjente apo në një vend ku prezenca e tyre mund:

1. Të pengojnë anëtarët e ekipazhit në detyrat e tyre;

2. Të bllokojnë aksesin për pajisjet e emergjencës; ose

3. Të pengojnë evakuimin urgjent të avionit.

d) Komandanti duhet të njoftohet paraprakisht kur SCPs do të mbarten në bord.

CAT.OP.MPA.160 Vendorsja e bagazhit dhe e mallrave Operatori duhet të krijojë procedura për të siguruar që:

a) Në kabinën e pasagjerëve do të merret vetëm bagazhi që mund të jetë i sigurt dhe i përshtatshëm.

b) Gjithë bagazhi dhe ngarkesa në bord që mund të shkaktojë plagosje apo dëmtim, ose pengojë korridoret në bordin e avionit dhe daljet nëse zhvendoset, është vendosur në mënyrë të tillë që të mos lëvizë.

CAT.OP.MPA.165 Ndenjëset e pasagjerëve

Operatori duhet të krijojë procedura për të siguruar që pasagjerët janë ulur në mënyrë të atillë që në rast të një evakuimi emergjent, ata të jenë në gjendje për të ndihmuar dhe të mos pengojnë evakuimin nga avioni.

CAT.OP.MPA.170 Informimi i pasagjerëve

Operatori duhet të sigurojë që:

a) Pasagjerëve i është dhënë informacion dhe demonstrime në lidhje me sigurinë në një formë që lehtëson zbatimin e procedurave të aplikueshme në rast të një emergjence; dhe

b) Pasagjerëve i është dhënë një kartë informuese sigurie në të cilën ka instruksione ilustruese që tregojnë funksionimin e pajisjeve dhe daljet emergjente të mundshme për t'u përdorur nga udhëtarët.

CAT.OP.MPA.175 Përgatitja e fluturimit

a) Një plan operacional fluturimi duhet të plotësohet për çdo fluturim të synuar, duke marrë në konsideratë performancën e mjetit fluturues, kufizimet e tjera operative dhe kushtet përkatëse të pritshme në rrugëkalimet për t'u ndjekur edhe në aerodromet/bazat operative që do të operohet.

b) Fluturimi nuk duhet të fillojë nëse komandanti nuk është i bindur se:

1. Të gjitha pikat e parashikuara në 2.a.3 të aneksit IV të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 "Për rregullat e përbashkëta në fushën e Aviacionit Civil" në lidhje me vlefshmërinë ajrore dhe regjistrimin e mjetit fluturues, instrumentit dhe pajisjet, dhe vendndodhjen e qendrës së gravitetit të peshës dhe balancimit, bagazhit, mallrave dhe kufizimet operative të mjetit fluturues mund të përbushen;

2. Avioni nuk operohet në kundërshtim me dispozitat e listës së devijimit të konfigurimit (CDL);

3. Pjesët e manualit të operimeve të cilat janë të nevojshme për kryerjen e fluturimit janë në dispozicion;

4. Dokumentet, informacionet shtesë dhe format që kërkohen të jenë në dispozicion nga CAT.GEN.MPA.180 janë në bord;

5. Harta aktuale, grafikët dhe dokumentacioni shoqërues ose të dhënat ekuivalente janë në dispozicion për të mbuluar operimin e synuar të mjetit fluturues, duke përfshirë çdo devijim që me arsye mund të pritët;

6. Objektet tokësore dhe shërbimet e kërkuara për fluturimin e planifikuar janë në dispozicion dhe të përshtatshme;

7. Dispozitat e specifikuara në manualin e operimeve në lidhje me karburantin, vajin, oksigjenin, lartësinë minimale të sigurt të aerodromit operativ minimal dhe disponueshmërinë e aerodromeve alternative, ku kërkohet,

mund të jenë në pajtueshmëri me të për fluturimin e planifikuar; dhe

8. Çdo kufizim shtesë operacional mund të jetë në përputhje me të.

c) Pavarësisht pikës "a", një plan operativ fluturimi nuk është i nevojshëm për operacionet vizuale nën VFR me:

1. Avionë me motor jekompleks që ngrihen dhe ulen në të njëjtin aerodrom apo bazë operationale; ose

2. Helikopterët me një MCTOM prej 3 175 kg ose më pak, në fluturim ditën me referenca vizuale në një zonë lokale, siç specifikohet në manualin e operimeve.

CAT.OP.MPA.180 Zgjedhja e aerodromeve - aeroplanët

a) Kur nuk është e mundur që të përdorë aerodromin e nisjes si një aerodrom alternativ për ngritje nga kushtet meteorologjike ose për shkak të arsyeve të performancës, operatori duhet të përzgjedhë një tjetër aerodrom alternativ të përshtatshëm për ngritje që nuk është më larg nga aerodromi i nisjes:

1. Për avionët me dy motorë:

i) një orë fluturimi në një shpejtësi fluturimi në regjim ekonomik me një motor jofunksional sipas AFM në kushte ajrore të qeta standarde, bazuar mbi peshën aktuale të ngritjes; ose

ii) koha e diversionit ETOPS miratuar në përputhje me shtojcën V (pjesa-SPA), nën pjesa F, objekt i çfarëdo kufizimi MEL, deri në një maksimum prej dy orësh, me shpejtësi fluturimi në regjim ekonomik me një motor jofunksional sipas AFM në kushte ajrore të qeta standarde, bazuar në peshën aktuale të ngritjes;

2. Për avionët me tre dhe katër motorë, dy orë fluturimi në shpejtësinë e fluturimit në regjim ekonomik me një motor jofunksional sipas AFM në kushte ajrore të qeta standarde, bazuar në peshën aktuale të ngritjes.

Nëse AFM nuk përmban një shpejtësi fluturimi me një motor jofunksional, shpejtësia që do të përdoret për llogaritje duhet të jetë ajo që është arritur me motor(-ët) e mbetur të vendosur në fuqi maksimale konstante.

b) Operatori duhet të zgjedhë së paku një aerodrom destinacioni alternativ për secilin fluturim instrumental përjashtuar rastet kur aerodromi i destinacionit është i izoluar ose:

1. Kohëzgjatja e planifikuar e fluturimit nga ngritja deri në ulje ose, në rastin e riplanifikimit gjatë fluturimit në përputhje me CAT.OP.MPA.150 (d), koha e mbetur e fluturimit drejt destinacionit nuk kalon gjashtë orë; dhe

2. Ka në dispozicion dy pista të ndara dhe të përdorshme në aerodromin e destinacionit dhe raportet e duhura të motit

dhe/ose parashikimet për aerodromin e destinacionit tregojnë se, për periudhën nga një orë para, deri në një orë pas kohës së pritshme të mbërritjes në aerodromin e destinacionit, tavani do të jetë së paku 2 000 ft ose lartësia e afrimit + 500 ft, cilado që është më e madhe, dhe dukshmëria në tokë duhet të jetë të paktën 5 km.

c) Operatori duhet të zgjedhë dy aerodrome destinacioni alternativ, kur:

1. Raportet e duhura të motit dhe/ose parashikimet për aerodromin e destinacionit tregojnë se gjatë periudhës që fillon një orë më parë, dhe përfundon një orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, kushtet e motit duhet të jenë nën minimumin e planifikimit në fuqi; ose

2. Nuk ka informacione meteorologjike të disponueshme.

d) Operatori duhet të specifikojë çdo aerodrom alternativ të kërkuar në planin operacional të fluturimit.

CAT.OP.MPA.181 Zgjedhja e aerodromeve dhe bazave operative - helikopterët

a) Për fluturimet në kushte instrumentale meteorologjike, komandanti duhet të zgjedhë një aerodrom alternativ për ngritje brenda një ore, duke fluturuar me shpejtësi fluturimi normale, në qoftë se nuk do të jetë i mundur kthimi në vendin e nisjes për shkak të arsyeve meteorologjike.

b) Për fluturimet instrumentale (IFR) ose vizuale (VFR) dhe për navigimin me mënyra të tjera, përveç referimit vizual në terren, komandanti duhet të specifikojë të paktën një aerodrom destinacioni alternativ në planin e fluturimit operativ përveç rasteve kur:

1. Destinacioni është një aerodrom bregdetar dhe helikopteri është në kurs fluturimi në det;

2. Për një fluturim në çdo destinacion tjetër tokësor, kohëzgjatja e fluturimit dhe kushtet meteorologjike që mbizotërojnë janë të tilla që, në kohën e parashikuar të mbërritjes në vendin e uljes së synuar, është i mundur një afrim dhe ulje sipas kushteve meteorologjike vizuale (VMC); ose

3. Vendi i synuar i uljes është i izoluar dhe nuk ka aerodrom alternativ të disponueshëm, në këtë rast, duhet të përcaktohet pika e fundit për kthim (PNR).

c) Operatori duhet të përzgjedhë dy aerodrome destinacioni alternativ, kur:

1. Raportet e duhura të motit dhe/ose parashikimet për aerodromin e destinacionit tregojnë se gjatë periudhës që fillon një orë para dhe përfundon një orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes, kushtet e motit duhet të jenë nën minimumin e planifikimit në fuqi; ose

2. Nuk ka të disponueshëm informacion meteorologjik për aerodromin e destinacionit.

d) Operatori mund të përzgjedhë një aerodrom në det të hapur si destinacion alternativ kur aplikohen kriteret e mëposhtme:

1. Një aerodrom në det të hapur si destinacion alternativ duhet të përdoret vetëm pas një pike të fundit të kthimit (PNR). Para PNR, duhet të përdoren aerodromet alternative në tokë;

2. Kapaciteti i uljes me një motor jofunksional duhet të jetë i arritshëm në aerodromin alternativ;

3. Duhet të garantohet disponueshmëria e kuvertës në masën e mundshme. Dimensionet, konfigurimi dhe toleranca e pengesave të heliodromeve individuale apo vendeve të tjera,

duhet të vlerësohen në mënyrë që të krijojnë përshtatshmërinë operative për përdorim si një aerodrom alternativ nga çdo tip helikopteri të propozuar që do të përdoret;

4. Duhet të vendoset minimumi i motit duke marrë parasysh saktësinë dhe besueshmërinë e informacionit meteorologjik;

5. MEL duhet të përmbajë dispozita të veçanta për këtë tip operimi; dhe

6. Një aerodrom alternativ në det duhet të zgjidhet vetëm nëse operatori ka krijuar një procedurë në manualin e operimeve.

d) Operatori duhet të specifikojë çdo aerodrom alternativ të kërkuar në planin operativ të fluturimit.

CAT.OP.MPA.185 Planifikimi i minimumit të fluturimeve instrumentale (IFR) - aeroplanët

a) *Planifikimi i minimumit për një aerodrom alternativ ngritje*

Operatori duhet të zgjedhë një aerodrom si alternativ për ngritje vetëm kur raportet e duhura të motit dhe/ose parashikimet tregojnë se, gjatë periudhës nga një orë më parë deri në një orë më pas, kohës se parashikuar për mbërritjen në aeroport, kushtet e motit duhet të jenë në ose mbi minimumin e aplikueshëm të uljes së përcaktuar në përputhje me CAT.OP.MPA.110. Tavani duhet të merret parasysh vetëm kur operimet e afrimit në dispozicion janë joprecize në (NPA) dhe/ose operimet në rrathë. Çdo kufizim në lidhje me operimet me një motor jofunksional (OEI) duhet të merret parasysh.

b) *Planifikimi i minimumit për një aerodrom destinacioni tjetër përveç një aerodromi të izoluar*

Operatori duhet të zgjedhë aerodromin e destinacionit vetëm kur:

1. Raportet e duhura të motit dhe/ose parashikimet tregojnë se, gjatë periudhës që fillon një orë më parë dhe deri në fund një orë pas kohës së parashikuar të mbërritjes në aeroport, kushtet e motit duhet të jenë në ose mbi minimumin e planifikimit të zbatueshëm si vijon:

i) RVR/vizibiliteti (VIS) i specifikuar në përputhje me CAT.OP.MPA.110; dhe

ii) për një NPA ose një operim në rreth, tavani i barabartë ose mbi MDH;ose

2. Janë përzgjedhur dy aerodrome destinacioni alternativ.

c) *Planifikimi i minimumit për një aerodrom destinacioni alternativ, aerodrome të izoluar, aerodrom alternativ, furnizim me karburant në rrugë, aerodrome alternative në rrugë (ERA)*

Operatori duhet të zgjedhë një aerodrom për një nga këto qëllime, vetëm kur raportet e duhura të motit dhe/ose parashikimet tregojnë se, gjatë periudhës një orë më para deri në një orë pas kohës së pritshme të mbërritjes në aerodrom, kushtet e motit duhet të jenë të barabarta ose mbi minimumin e planifikimit në tabelën 1.

Tabela 1
Planifikimi i minimumit

Aerodrom i destinacionit alternativ, aerodrom i destinacionit të izoluar, karburanti ERA dhe aerodromi ERA

Lloji i afrimit	Planifikimi i minimumit
CAT 2 dhe 3	CAT 1 RVR
CAT 1	NPA RVR/VIS Kufiri duhet të jetë në ose mbi MDH

NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m
Ciklike	Kufiri duhet të jetë në ose mbi MDH + 200 ft

CAT.OP.MPA.186 Planifikimi i minimumit për fluturimet instrumentale (IFR) - helikopterët

a) Planifikimi i minimumit për ngritje në aerodrom alternativ

Operatori duhet të zgjedhë një aerodrom si një aerodrom alternativ për ngritje vetëm kur raportet e duhura të motit dhe/ose parashikimet tregojnë se, gjatë periudhës një orë para deri në një orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes në aeroport, kushtet e motit duhet të jenë të barabarta ose mbi minimumin e aplikueshëm të uljes së përcaktuar në përputhje me CAT.OP.MPA.110. Tavani duhet të merret parasysh kur operimet e vetme të afrimit në dispozicion janë afrime joprecize (NPA) dhe/ose operimet në rrathë. Çdo kufizim në lidhje me operimet me një motor jofunksional (OEI) duhet të merret parasysh.

b) Planifikimi i minimumit për aerodromin e destinacionit dhe aerodromin alternativ të destinacionit

Operatori duhet të përzgjedhë aerodromin e destinacionit dhe/ose ato alternative të destinacionit vetëm kur raportet e duhura të motit dhe/ose parashikimet tregojnë se gjatë periudhës një orë para deri në një orë pas kohës së llogaritur të mbërritjes në aeroport apo bazën operative, kushtet e motit duhet të jenë të barabarta ose mbi minimumin e planifikimit në fuqi si më poshtë:

1. Përveç nëse sigurohet si në CAT.OP.MPA.181 (d), planifikimi minimal për një aerodrom destinacioni duhet të jetë:

i) RVR/VIS specifikuar në përputhje me CAT.OP.MPA.110; dhe

ii) për operacionet NPA, kufiri të barabartë ose mbi MDH.

2. Planifikimi i minimumit për aerodromet alternative të destinacionit janë paraqitur si në tabelën 1.

Tabela 1
Planifikimi minimal i aerodromit të destinacionit alternativ

Tipi i afrimit në tokë	Planifikimi minimal
CAT II dhe III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 ft/400 m dukshmëri
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m Kufiri duhet të jetë = ose mbi MDH + 200 ft

CAT.OP.MPA.190 Paraqitja e planit të fluturimit të Shërbimit të Trafikut Ajror (ATS)

a) Nëse një plan fluturimi ATS nuk është dorëzuar për shkak se ai nuk kërkohet nga rregullat e ajrit, duhet të depozitohet informacioni i përshtatshëm, në mënyrë që të lejojë shërbimet njoftuese të aktivizohen në qoftë se kërkohet.

b) Kur operojnë nga një bazë ku është e pamundur paraqitja e një plani fluturimi ATS, ky plan duhet të transmetohet sa më shpejt të jetë e mundur pas ngritjes, nga komandanti ose operatori.

CAT.OP.MPA.195 Rifurnizimi/shkarkimi i karburantit me pasagjerë në imbarkim, në bord ose në zbarkim

a) Një avion nuk duhet të rifurnizohet/shkarkojë karburantin Avgas (benzinë avioni) ose e karburantit me volum të gjerë apo një përzierje e këtyre llojeve të karburantit, gjatë imbarkimit/zbarkimit ose kur pasagjerët janë në bord.

b) Për të gjitha llojet e tjera të karburantit, masat e nevojshme paraprake duhet të merren dhe avioni duhet të drejtohet siç duhet nga personel i kualifikuar dhe i gatshëm të ndërmarrë dhe të drejtojë një evakuim të avionit nga mjetet më praktike dhe të shpejta në dispozicion.

CAT.OP.MPA.200 Rifurnizimi/shkarkimi i karburantit me volum të gjerë

Rifurnizimi/shkarkimi i karburantit me volum të gjerë duhet të bëhet vetëm nëse operatori ka krijuar procedura të përshtatshme duke marrë parasysh rrezikun e lartë të përdorimit të llojit të karburantit me volum të gjerë.

CAT.OP.MPA.205 Shtytja mbrapa dhe rimorkimi i aeroplanëve

Procedurat e specifikuar nga operatori për shtytjen mbrapa dhe për rimorkimin e avionëve duhet të krijohen në përputhje me standardet e aviacionit dhe procedurat e përcaktuara.

CAT.OP.MPA.210 Anëtarët e ekuipazhit në stacione

a) Anëtarët e ekuipazhit të fluturimit

1. Gjatë ngritjes dhe uljes secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit që kërkohet të jetë në detyrë në kabinën e pilotimit duhet të qëndrojë në stacionin e caktuar.

2. Gjatë të gjitha fazave të tjera të fluturimit secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit që kërkohet të jetë në detyrë në kabinën e pilotimit duhet të qëndrojë në stacionin e caktuar, përjashtuar rastet kur mungesa është e nevojshme për kryerjen e detyrave në lidhje me operimet ose për nevoja fiziologjike, me kusht që të paktën një pilot i përshtatshëm të mbetet në kontrollin e avionit në çdo kohë.

3. Gjatë të gjitha fazave të fluturimit secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit, që kërkohet të jetë në detyrë në kabinën e pilotimit duhet të jetë vigjilent. Nëse haset një mungesë e vigjilencës, do të përdoren kundërmasat e duhura. Nëse pësohet lodhje e papritur, mund të përdoret një procedurë pushimi, e organizuar nga komandanti, nëse e lejon ngarkesa e punës. Një pushim i marrë në këtë mënyrë nuk duhet të konsiderohet si pjesë e periudhës së pushimit për qëllime të llogaritjes së kufizimeve të kohës së fluturimit e as të përdoret për të justifikuar një zgjatje të periudhës së shërbimit.

b) Anëtarët e ekuipazhit të kabinës

Gjatë fazave kritike të fluturimit, secili anëtar i ekuipazhit të kabinës duhet të ulet në stacionin e caktuar dhe nuk duhet të kryejë asnjë veprimtari tjetër përveç atyre të nevojshme për operimin e sigurt të avionit.

CAT.OP.MPA.215 Përdorimi i kufjeve - aeroplanët

a) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit që kërkohet të jetë në detyrë në kabinën e pilotimit dhe duhet të vendosë një kufje me mikrofon ose ekuivalente. Kufjet duhet të përdoren si mjet primar për komunikimet zanore me ATS:

1. Në tokë:

i) kur merret e leja e nisjes nga ATC nëpërmjet komunikim zanor; dhe

ii) kur motorët janë duke punuar;

2. Në fluturimin:

i) më poshtë lartësisë së tranzicionit; ose

ii) 10 000 ft, cilado që është më e lartë; dhe

3. Kur gjykohet e domosdoshme nga komandanti.

b) Në kushtet e pikës “a”, ku mbahet mikrofoni ose ekuivalenti duhet të jetë në një pozicion të atillë që të lejojë përdorimin e tij për komunikimin e dyanshëm.

CAT.OP.MPA.216 Përdorimi i kufjeve -helikopterët
Secili anëtar i ekuipazhit të fluturimit që kërkohet të jetë në detyrë në kabinën e pilotimit duhet të vendosë një kufje me mikrofoni, ose ekuivalente, dhe ta përdorë atë si mjetin primar për të komunikuar me ATS.

CAT.OP.MPA.220 Mjete ndihmëse për evakuim emergjent
Operatori duhet të krijojë procedura për të garantuar se para rulimit, ngritjes apo uljes, dhe kur është i sigurt për diçka të tillë, të gjitha pajisjet ndihmëse për evakuimin emergjent, të cilat aktivizohen automatikisht, të jenë të armatosura.

CAT.OP.MPA.225 Ndenjëset, rripat e sigurimit dhe sistemet e lidhëse

a) Anëtarët e ekuipazhit

1. Gjatë ngritjes dhe uljes, dhe kurdo që vendoset nga komandanti në interes të sigurisë, çdo anëtar i ekuipazhit duhet të sigurohet siç duhet nga të gjitha rripat e sigurimit dhe sistemet e lidhëse të disponueshme.

2. Gjatë fazave të tjera të fluturimit, çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit në kabinën e pilotimit duhet të mbajë të vendosur rripin e sigurimit të caktuar kur është në pozicionin e tij/saj.

b) Pasagjerët

1. Para ngritjes dhe uljes, dhe gjatë rulimit, dhe sa herë që gjykohet e nevojshme në interes të sigurisë, komandanti duhet të jetë i siguar që çdo pasagjer në bord zë një ndenjëse apo vend me rripin e tij/saj të sigurimit ose të sistemit lidhës të lidhur siç duhet.

2. Operatori duhet të krijojë dispozita për zënie të shumëfishtë të ndenjëseve të avionëve që është e lejuar vetëm në vende të caktuara. Komandanti duhet të garantojë se zënia e shumëfishtë të mos ndodhë përveçse nga një i rritur dhe një foshnjë që është siguruar siç duhet nga një rrip shtesë ose pajisje tjetër lidhëse.

CAT.OP.MPA.230 Siguria e kabinës së pasagjerëve dhe galerisë

a) Operatori duhet të krijojë procedura për të siguruar që para rulimit, ngritjes dhe uljes, të gjitha daljet dhe rrugët e shpëtimit janë pa pengesa.

b) Komandanti duhet të sigurojë që para se ngritjes dhe uljes, dhe sa herë që gjykohet e nevojshme në interes të sigurisë, të gjitha pajisjet dhe bagazhet të jenë të siguruar siç duhet.

CAT.OP.MPA.235 Jelekët e shpëtimit - helikopterët
Operatori duhet të krijojë procedura për të garantuar se, kur vepron me një helikopter mbi ujë në performancën e klasit 3, është marrë parasysh kohëzgjatja e fluturimit dhe kushtet që hasen për të vendosur kur duhet të vishet jeleku i shpëtimit nga personat në bord.

CAT.OP.MPA.240 Pirja e duhanit në bord
Komandanti nuk do të lejojë pirjen e duhanit në bord:

a) Kur konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë;
b) Gjatë furnizimit me karburant dhe shkarkimit të tij;
c) Ndërkohë që avioni është në sipërfaqe nëse operatori ka përcaktuar procedura për të zbutur rreziqet gjatë operimeve në tokë;

d) Jashtë zonave të caktuara të duhanit, në korridore dhe në tualet;

e) Në zonat e ngarkesës dhe/ose në zonat e tjera ku ngarkesa e mbartur nuk ruhet në kontejnerë zjarrdurues apo kur s’janë të mbuluara me beze zjarrduruese;

f) Në ato zona të pasagjerëve, të cilat furnizohen me oksigjen.

CAT.OP.MPA.245 Kushtet meteorologjike - për të gjithë avionët

a) Në fluturimet instrumentale (IFR) komandanti do të:

1. Fillojë ngritjen; ose

2. Vazhdojë përtej pikës nga e cila aplikohet një plan ATS i ndryshuar fluturimi në rast të riplanifikimit në fluturim, kur informacioni në dispozicion tregon se kushtet e pritshme të motit dhe në koha e mbërritjes në destinacion, dhe/ose në aerodromin alternativ janë të barabarta ose mbi minimumin e planifikuar.

b) Në fluturimet instrumentale (IFR), komandanti do të vazhdojë drejt aerodromit të destinacionit të planifikuar vetëm pasi informacioni në dispozicion tregon se në kohën e pritshme të mbërritjes në destinacion ose në aerodromin alternativ, kushtet e motit janë të barabarta ose mbi minimumin operativ të aplikueshëm të aerodromit.

c) Në fluturimet vizuale (VFR), komandanti vetëm do të fillojë të ngrihet, kur raportet e duhura të motit ose parashikimet tregojnë se kushtet meteorologjike përgjatë pjesës së rrugës që do të fluturohet nën VFR në kohën e duhur, do të jenë të barabarta ose mbi kufijtë vizualë VFR.

CAT.OP.MPA.246 Kushtet meteorologjike – për aeroplanët
Përveç CAT.OP.MPA.245 Në fluturimet instrumentale (IFR) me aeroplanë, komandanti do të vazhdojë:

a) Përtej pikës së vendosur sipas procedurës me karburant emergjent RCF; ose

b) Përtej paracaktimit të pikës kur përdorimi i procedurës së pikës së paracaktuar (PDP), vetëm pasi informacioni në dispozicion tregon se kushtet e pritshme të motit, në kohën e mbërritjes në destinacion, dhe/ose në aerodromin alternativ janë të barabarta ose mbi minimumin operativ të aerodromit.

CAT.OP.MPA.247 Kushtet meteorologjike - helikopterët
Përveç CAT.OP.MPA.245:

a) Në fluturimet vizuale (VFR) mbi ujë në largësi nga toka me helikopterë, komandanti do të fillojë të ngrihet vetëm pasi raportet e duhura të motit dhe/ose parashikimet tregojnë se baza e reve do të jetë mbi 600 ft (këmbë) në fluturime ditën ose 1 200 ft në fluturime natën.

b) Pavarësisht pikës “a”, kur fluturimi midis platformave të helikopterëve të vendosura në hapësirën ajrore klasi G ku sektori mbi ujë është më pak sesa 10 NM (milje detare), fluturimet vizuale VFR mund të kryhen kur kufijtë janë të barabartë ose të mëdha sesa më poshtë:

Tabela 1

Minimumet për fluturimet midis platformave në hapësirën ajrore klasi G

	Ditën		Natën ht	
	Lartësia (*)	Vizibiliteti	Lartësia (*)	Vizibiliteti
Një pilot	300 ft	3 km	500 ft	5 km

Dy pilotë	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)
-----------	--------	-----------	--------	------------

*) Baza e reve duhet të jetë e tillë që të lejojë fluturimin në lartësinë e specifikuar nën re.

**) Helikopterët mund të operojnë në vizibilitetin e fluturimit të poshtëm 800 m nëse destinacioni apo një strukturë e ndërmjetme është e dukshme në mënyrë të vazhdueshme.

***) Helikopterët mund të operojnë në vizibilitetin e fluturimit të poshtëm 1500 m nëse destinacioni apo një strukturë e ndërmjetme është e dukshme në mënyrë të vazhdueshme.

c) Fluturimi me helikopterë në një platformë helikopterësh ose në një FATO të ngritur do të kryhet vetëm kur shpejtësia mesatare e erës në platformë ose FATOⁿ e ngritur është raportuar të jetë më pak se 60 KT (nod).

CAT.OP.MPA.250 Akulli dhe ndotësit e tjerë - procedurat në tokë

a) Operatori duhet të përcaktojë procedura që duhet të ndiqen kur janë të nevojshme shkrija e akullit dhe kundërngrija, si dhe inspektimet e avionit të lidhura me to për të lejuar operimin e sigurt të tij.

b) Komandanti do të fillojë ngritjen vetëm në qoftë se avioni është i pastër nga çdo depozitim që mund të ndikojë negativisht në performancën ose kontrollin e avionit, përveçse kur lejohet sipas pikës "a" dhe në përputhje me manualin e fluturimit (AFM).

CAT.OP.MPA.255 Akulli dhe ndotësit e tjerë - procedurat në fluturim

a) Operatori duhet të përcaktojë procedura për fluturime në kushte ngrirjeje të pritshme ose në ato aktuale.

b) Komandanti do të fillojë një fluturim apo do të synojë të fluturojë në kushte të pritshme ose aktuale ngrirjeje, vetëm nëse avioni është i certifikuar dhe i pajisur për të përballuar kushte të tilla.

c) Në qoftë se akulli tejkalon intensitetin për të cilin është i certifikuar avioni ose në qoftë se nuk është një avion i certifikuar për fluturime në kushte ngrirjeje, komandanti do të dalë nga këto kushte pa vonesë, duke ndryshuar nivelin dhe/ose rrugën, nëse është e nevojshme duke deklaruar një emergjencë tek ATC-ja.

CAT.OP.MPA.260 Furnizimi me karburant dhe vaj
Komandanti do të nisë një fluturim apo ta vazhdojë në rast të një fluturimi të riplanifikuar, vetëm kur bindet se avioni mbart të paktën shumën e planifikuar të karburantit dhe vajit të dobishëm për të kryer fluturimin në mënyrë të sigurt, duke marrë parasysh kushtet operative.

CAT.OP.MPA.265 Kushtet për ngritje

Para fillimit të ngritjes, komandanti duhet të jetë i bindur se:

a) Sipas informacioneve në dispozicion të tij/saj, moti në aerodrom ose zonën operative dhe kushtet e pistës apo FATO së destinuar për t'u përdorur nuk do të pengojnë një ngritje apo ulje të sigurt.

b) Përputhen me minimumin operativ të aerodromit.

CAT.OP.MPA.270 Lartësitë minimale të fluturimit
Komandanti ose piloti të cilit i është deleguar drejtimi i fluturimit nuk do të fluturojë nën lartësitë minimale të specifikuara, përveç kur:

a) Është e nevojshme për ngritje ose ulje; ose

b) Humbet lartësi në përputhje me procedurat e miratuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

CAT.OP.MPA.275 Situata anormale të simuluar në fluturim

Operatori duhet të sigurojë që, kur mbart udhëtarë ose ngarkesa, nuk kryhen simulimet e mëposhtme:

a) Situata anormale ose emergjente që kërkojnë aplikimin e procedurave anormale ose emergjente; ose

b) Të fluturojë në kushte meteorologjike instrumentale (IMC) në mënyrë artificiale.

CAT.OP.MPA.280 Menaxhimi i karburantit në fluturim – aeroplanët

Operatori duhet të krijojë një procedurë për të garantuar se në fluturim kontrolllet e karburantit dhe të menaxhimit të karburantit kryhen sipas kritereve të mëposhtme.

a) Kontrolllet e karburantit në fluturim

1. Komandanti duhet të sigurojë që kontrolllet e karburantit kryhen në fluturim në intervale të rregullta, karburanti i përdorshëm i mbetur duhet të regjistrohet dhe të vlerësohet për:

i) Për të krahasuar konsumin aktual me konsumin e planifikuar;

ii) Për të kontrolluar se karburanti i mbetur është i mjaftueshëm për të përfunduar fluturimin, në përputhje me pikën "b"; dhe

iii) Për të përcaktuar karburantin që do të mbesë në mbërritje të aerodromit të destinuar.

2. Të dhënat përkatëse të karburantit duhet të regjistrohen.

b) Menaxhimi i karburantit në fluturim

1. Fluturimi do të kryhet, në mënyrë që karburanti i përdorshëm i mbetur në mbërritje të aerodromin e destinuar është; jo më pak se:

i) karburanti alternativ i kërkuar plus karburantin rezervë përfundimtar; ose

ii) karburantin final rezervë nëse nuk kërkohet aerodrom alternativ.

2. Nëse një kontroll i karburantit të fluturimit tregon se karburanti i presupozuar për përdorim i mbetur pas mbërritjes në aerodromin e destinacionit është më pak se:

i) karburanti alternativ i kërkuar plus karburanti përfundimtar rezervë, komandanti duhet të marrë parasysh trafikun dhe kushtet operative që mbizotërojnë në aerodromin e destinacionit, në aerodromin alternativ të destinacionit dhe në çdo aerodrom tjetër të përshtatshëm për të vendosur nëse do të vazhdojë në aerodromin e destinacionit ose të devijojë, në mënyrë që të kryejë një ulje të sigurt me jo më pak se karburantin përfundimtar rezervë; ose

ii) karburanti përfundimtar rezervë nëse nuk kërkohet aerodrom alternativ, komandanti duhet të marrë veprimet e duhura dhe të procedojë në një aerodrom të përshtatshëm për të kryer një ulje të sigurt me jo më pak se karburantin përfundimtar rezervë.

3. Komandanti duhet të deklarojë një emergjencë kur karburanti i përdorshëm i llogaritur për ulje, në aerodromin me të afërt ku mund të kryhet një ulje e sigurt, është më pak se karburanti përfundimtar rezervë.

4. Kushtet e tjera për procedurat e veçanta

i) Në një fluturim që përdoren procedura RCF, për të vazhduar në aerodromin e destinacionit 1, komandanti duhet

të sigurojë se karburanti i përdorshëm i mbetur në pikën e vendimmarrjes është së paku totali i:

A) Karburantit të udhëtimit nga pika e vendimit për në aerodromin e destinacionit;

B) Karburantit rezervë i barabartë me 5% të karburantit të udhëtimit nga pika e vendimit për në aerodromin e destinacionit;

C) Karburantit alternativ për aerodromin e destinacionit të 1 nëse një 1 aerodrom alternativ destinacion është i nevojshëm; dhe

D) Karburantit përfundimtar rezervë.

ii) Në një fluturim që përdoret procedura e pikës së paracaktuar (PDP) për të vazhduar në aerodromin e destinacionit, komandanti duhet të sigurojë se karburanti i përdorshëm i mbetur në PDP është të paktën totali i;

A) Karburantit të udhëtimit nga PDP në aerodromin e destinacionit;

B) Rezerva e karburantit nga PDP në aerodromin e destinacionit; dhe

C) Karburantit shtesë.

CAT.OP.MPA.281 Menaxhimi i karburantit në fluturim - helikopterët

a) Operatori duhet të krijojë një procedurë për të garantuar që është kryer kontrolli i karburantit në fluturim dhe menaxhimi i tij.

b) Komandanti duhet të garantojë që shuma e karburantit të përdorshëm të mbetur në fluturim nuk është më pak se karburanti i nevojshëm për të vazhduar në një aerodrom ose zonë operative, ku mund të bëhet një ulje e sigurt me karburantin përfundimtar rezervë të mbetur.

c) Komandanti duhet të deklarojë një emergjencë kur karburant aktual i përdorshëm në bord është më pak se karburanti rezervë përfundimtar.

CAT.OP.MPA.285 Përdorimi i oksigjenit shtesë
Komandanti i duhet të garantojë se anëtarët e ekuipazhit të fluturimit të angazhuar në kryerjen e detyrave të domosdoshme për operimin e sigurt të një avioni në fluturim do të përdorin oksigjen shtesë vazhdimisht sa herë që lartësia tejkalon 10 000 ft për një periudhë prej më shumë se 30 minuta dhe sa herë që lartësia tejkalon 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Treguesi i afrimit me terrenin
Kur zbulohet nga një anëtar i ekuipazhit të fluturimit ose nga një sistem paralajmërimi afrim i padëshirueshëm me terrenin, piloti fluturues do të marrë masa korrigjuese menjëherë për të krijuar kushte të sigurt të fluturimit.

CAT.OP.MPA.295 Përdorimi i sistemit të shmangies së goditjes ajrore (ACAS)

Operatori duhet të përcaktojë procedura operative dhe programe trajnimit, kur ACAS është i instaluar dhe funksional. Kur përdoret ACAS II, procedurat dhe trajnimet e tilla duhet të jenë në përputhje me rregulloren "Mbi kërkesat e përbashkëta të përdorimit të hapësirës ajrore dhe procedurat e operimit për shmangien e përplasjeve ajrore".

CAT.OP.MPA.300 Kushtet e afrimit dhe uljes
Para fillimit të një afrimi, komandanti duhet të jetë i bindur se, sipas informacioneve në dispozicion të atij/asaj, moti në aerodrom dhe gjendja e pistës apo FATO që synohet të përdoret, nuk do të pengojë një afrim të sigurt, kalim në rreth të dytë, duke pasur parasysh informacionin e performancës të përfshirë në manualin e operimeve.

CAT.OP.MPA.305 Fillimi dhe vazhdimi i afrimit

a) Komandanti ose piloti të cilit i është deleguar kryerja e fluturimit mund të fillojë një afrim instrumental pavarësisht nga Diapazoni Vizual i Pistës (RVR/VIS) e raportuar.

b) Nëse RVR/VIS i raportuar është më pak se minimumi i aplikueshëm afrimi nuk do të vazhdojë:

1. Nën 1 000 ft sipër aerodromit; ose

2. Në segmentin e afrimit final në rastin kur DA/H ose MDA/H është më shumë se 1000 ft sipër aerodromit.

c) Ku RVR nuk është e disponueshme, ato vlera mund të rrjedhin nga konvertimi i vizibilitetit të raportuar.

d) Nëse, pas kalimit të 1000 ft mbi aerodrom, RVR/VIS i raportuar bie nën minimumin e aplikueshëm, afrimi mund të vazhdojë me DA/H ose MDA/H.

e) Afrimi mund të vazhdohet nën DA/H ose MDA/H dhe ulja mund të përfundojë me kusht që referenca vizuale e përshtatshme për tipin e operimit të afrimit dhe për pistën e përcaktuar vendoset dhe mbahet në DA/H ose MDA/H.

f) Zona e pikës së takimit me tokën RVR do të jetë gjithmonë në kontroll. Nëse raportohet si e përshtatshme pika e mesit dhe ndalesa e fundit RVR do të jenë të kontrolluara. Vlera minimale RVR për pikën e mesit do të jetë 125 m ose RVR e kërkuar për zonën e takimit me tokën është më pak, dhe 75m për ndalesën e fundit. Për avionët e pajisur me një udhëzim për xhirimet apo sistemin e kontrollit, vlera minimale e RVR për pikën e mesit do të jetë 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Procedurat operative – lartësia e kalimit të pragut - aeroplanët –
Operatori duhet të krijojë procedura operative me synim që të garantojë se një aeroplan që kryen afrime precize të kalojë pragun në një diapazon të sigurt, me konfiguracion të uljes dhe pozicionit.

CAT.OP.MPA. 315 Raportimi i orëve të fluturimit – helikopterët

Operatori duhet të vërë në dispozicion të Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar orët e fluturimit për çdo helikopter që ka operuar gjatë vitit të mëparshëm kalendarik.

CAT.OP.MPA.320 Kategoritë e avionëve

a) Kategoritë e avionëve do të bazohen mbi vlerat e shpejtësisë instrumentale të treguar (V_{at}), e cila është e barabartë me shpejtësinë e paqëndrueshmërisë (V_{so}) shumëzuar me 1,3 ose 1-g të shpejtësisë së paqëndrueshmërisë (V_{sig}) shumëzuar me 1.23 në konfiguracion e uljes me maksimumin e masës së uljes së certifikuar. Nëse të dyja V_{so} dhe V_{sig} janë të vlefshme do të përdoret rezultati më i lartë i V_{at} .

b) Duhet të përdoren kategoritë e aeroplanëve të specifikuar në tabelën e mëposhtme.

Tabela 1

Kategoritë e avionëve që i korrespondojnë vlerave të V_{at}

Kategoria	V_{AT}
A	Më pak se 91 kt
B	Nga 91 deri 120 kt
C	Nga 121 deri 140 kt
D	Nga 141 deri 165 kt
E	Nga 166 deri 210 kt

c) Konfiguracioni i uljes që duhet të merret në konsideratë duhet të specifikohet në manualin e operimeve.

d) Operatori mund të aplikojë për peshë më të vogël se pesha e uljes për përcaktimin e V_{at} nëse miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar. Një ulje më e vogël do të jetë një vlerë e përhershme, e pavarur prej kushteve të ndryshimit të operimeve ditore.

NËNPJESA C PERFORMANCA E AVIONIT DHE KUFIZIMET E OPERIMEVE

Seksioni 1 **Aeroplanët**

KAPITULLI 1 KËRKESA TË PËRGJITHSHME

CAT.POL.A.100 Klasi i performancës

a) Aeroplani duhet të operojë në përputhje me kërkesat e aplikuar të klasit të performancës.
b) Kur nuk mund të tregohet përputhshmëri e plotë e këtij seksioni për shkak të karakteristikave specifike të projektit, operatori duhet të aplikojë standardet e miratuara të performancës që garantojnë një nivel të sigurisë ekuivalente me atë të kapitullit përkatës.

CAT.POL.A.105 Të përgjithshme

a) Pesha e avionit:

1. Në fillim të ngritjes; ose
2. Në rast të riplanifikimit në fluturim, në pikën nga e cila aplikohet plani operativ i ndryshuar nuk duhet të jetë më e madhe sesa pesha në të cilën përmbushen kërkesat e kapitullit të duhur për fluturimin që do të ndërmerret. Toleranca mund të bëhen për reduktime të pritshme në peshë në vazhdimin e fluturimit, si dhe për derdhjen emergjente të karburantit.
- b) Të dhënat e miratuara të performancës që përmbahen në AFM do të përdoren për të përcaktuar pajtueshmërinë me kërkesat e kapitullit të duhur, duke e pajisur si të nevojshme me të dhëna të tjera siç përshkruhet në kapitullin përkatës. Operatori duhet të specifikojë të dhënat e tjera në manualin e operimeve. Kur aplikohen faktorët e përshkruar në kapitullin e duhur, në llogari mund të merret çdo faktor operacional që hidhet në të dhënat e performancës së AFM-së për të shmangur aplikimin e dyfishtë të faktorëve.
- c) Në konsideratë duhet të merret dhe konfigurimi i aeroplanit, kushtet mjedisore dhe operimi i sistemeve që mund të kenë një efekt të kundërt në performancë.
- d) Për qëllim të performancës, një pistë e lagur, përveç një pistë bari, mund të konsiderohet të jetë e thatë.
- e) Operatori duhet të marrë parasysh saktësinë e hartave, në vlerësimin e kërkesave të ngritjes në kapitujt e aplikuar.

KAPITULLI 2 PERFORMANCA E KLASIT A

CAT.POL.A.200 Të përgjithshme

a) Të dhënat e performancës të miratuara në AFM duhet të plotësohen sipas nevojës me të dhëna të tjera, nëse të dhënat e performancës në AFM të miratuar janë të pamjaftueshme në lidhje me çështje, të tilla si:
1. Llogaritja për arsye të kushteve operative të pritshme të kundërta të tilla, si për shembull, ngritje dhe ulje në pista të kontaminuara.

2. Konsiderimi i dështimit të motorit në të gjitha fazat e fluturimit.

b) Për pistat me lagështi dhe të kontaminuara, duhet të përdoren të dhënat e performancës së përcaktuar në përputhje me standardet e aplikueshme në certifikimin e avionëve të mëdhenj apo ekuivalente.

c) Përdorimi i të dhënave të tjera të referuara në pikën “a” dhe kërkesave ekuivalente të referuara në pikën “b” do të specifikohen në manualin e operimeve.

CAT.POL.A.205 Ngritja

a) Pesha në ngritje nuk duhet të kalojë peshën maksimale të ngritjes të specifikuar në AFM për lartësinë e presionit dhe temperaturën e ambientit në aerodromin e nisjes.

b) Kërkesat e mëposhtme duhet të plotësohen kur përcaktohet maksimumi i lejuar i peshës së ngritjes:

1. Distanca e ndalimit të akselerimit nuk duhet të tejkalojë distancën e disponueshme të ndalimit të akselerimit (ASDA);

2. Distanca e ngritjes nuk do të kalojë distancën e disponueshme të ngritjes, me një distancë të brezit të butë që nuk e kalon gjysmën e distancës së disponueshme të vrapimit të ngritjes (TORA).

3. Distanca e vrapimit të ngritjes nuk do të kalojë TORA.

4. Një vlerë e vetme e V_1 do të përdoret për refuzimin dhe vazhdimin e ngritjes; dhe

5. Në një pistë me lagështi ose të kontaminuar, pesha e ngritjes nuk do të kalojë atë të lejuarën për një ngritje në një pistë të thatë nën të njëjta kushte.

c) Kur tregon pajtueshmëri me pikën “b”, faktorët e mëposhtëm duhet të merren parasysh:

1. Lartësia e presionit në aerodrom;
2. Temperatura e ambientit në aerodrom;
3. Kushtet e sipërfaqes së pistës, gjendja dhe lloji i sipërfaqes së pistës;
4. Pjerrësia e pistës në drejtimin e ngritjes;
5. Jo më shumë se 50% të komponentit të erës ballore të raportuar ose jo më pak se 150% të komponentit të erës në bisht të raportuar;
6. Humbja, nëse ndodh, të gjatësisë së pistës për shkak të drejtimit të aeroplanit para ngritjes.

CAT.POL.A.210 Shmangia e pengesave në ngritje

a) Korridori i ngritjes do të përcaktohet në mënyrë të tillë që aeroplani të shmangë të gjitha pengesat nga një distancë vertikale prej së paku 35 ft ose nga një distancë horizontale prej së paku 90 m plus $0.125 \times D$, ku D është distanca horizontale e aeroplanit që ka përshkruar nga fundi i distancës së ngritjes në dispozicion (TODA) ose fundi i distancës së ngritjes nëse është planifikuar një kthesë para fundit të TODA. Për aeroplanë me një shtrirje krahu me një pak se 60 m mund të përdoret një shmangie e pengesave horizontale e gjysmës së shtrirjes së krahut të aeroplanit plus 60 m, plus $0.125 \times D$.

b) Kur tregon pajtueshmëri me pikën “a”:

1. Çështjet e mëposhtme do të merren parasysh:

i) pesha e avionit në fillim të distancës së ngritjes;

ii) lartësia e presionit në aerodrom;

iii) temperatura e ambientit në aerodrom; dhe

iv) jo më shumë se 50% të komponentit të raportuar të erës ballore ose jo më pak se 150% të komponentit të raportuar të erës në bisht.

2. Ndryshimet e trajektores nuk do të lejohen deri në pikën në të cilën korridori i ngritjes të arrijë një lartësi të barabartë me një gjysmë gjatësi të krahëve, por jo më pak se 50 feet mbi nivelin fundor të TORA. Pas kësaj, deri në një lartësi prej 400 ft supozohet se avioni është anuar jo më shumë se 15°. Mbi 400 ft mund të planifikohet këndi i pjerrësisë së lartësisë që zmadhohet më shumë se 15°, por jo më shumë se 25°.

3. Çdo pjesë e rrugës së ngritjes në të cilën avioni është anuar më shumë se 15° duhet të shmangë të gjitha pengesat brenda distancës horizontale të specifikuar në (a), (b)(6) dhe (b)(7) me një distancë vertikale prej së paku 50 ft.

4. Operimet që aplikojnë kënde të rritura pjerrësie në jo më shumë se 20° ndërmjet 200 feet dhe 400 feet, ose jo më shumë se 30° mbi 400 feet, do të kryhen në përputhje me CAT.POL.A.240.

5. Duhet të bëhet toleranca e duhur për efekt të këndit të animit në shpejtësi operative dhe rrugën e fluturimit, duke përfshirë rritjet e distancës që rezultojnë nga shtimi i shpejtësisë operative.

6. Për rastet ku rrugëkalimi i synuar i fluturimit nuk kërkon ndryshime të rrugës në më shumë se 15°, operatori nuk ka nevojë të marrë në konsideratë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:

i) 300 m, nëse piloti është në gjendje për të ruajtur saktësinë e kërkuar të lundrimit përmes llogaritjes së zonës së pengesës; ose

ii) 600 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.

7. Për rastet kur rruga e synuar e fluturimit kërkon ndryshime të korridorit në më shumë se 15°, operatori nuk ka nevojë të konsiderojë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:

i) 600 m, nëse piloti është në gjendje për të ruajtur saktësinë e kërkuar të navigimit nëpërmjet llogaritjes së hapësirës së pengesave; ose

ii) 900 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.

c) Operatori duhet të përcaktojë procedura emergjente për të plotësuar kërkesat e pikave “a” dhe “b”, dhe të garantojë një rrugëkalim të sigurt për të evituar pengesat, për t’i mundësuar aeroplanit të përmbushë kërkesat e CAT POL.A.215 ose ta ulë atë tek aerodromi i nisjes apo në një aerodrom alternativ.

CAT.POL.A.215 Në fluturim - me një motor jofunksional (OEI)

a) Të dhënat e rrugëkalimit në fluturim me një motor jofunksional (OEI) të paraqitura në AFM, të përshtatshme për kushtet meteorologjike të pritshme të fluturimit, do të lejojnë demonstrimin e përputhshmërisë me paragrafët “b” ose “c” në të gjitha pikat përgjatë fluturimit. Rrugëkalimi i fluturimit do të ketë një gradient pozitiv në 1 500 ft mbi aerodromin ku supozohet të bëhet ulja pas një dështimi të motorit. Në kushte meteorologjike që kërkojnë funksionimin e sistemeve mbrojtëse ndaj ngrirjes, do të merret në konsideratë efekti i përdorimit të tyre në rrugën e fluturimit.

b) Gradienti i rrugëkalimit të fluturimit do të jetë pozitiv prej së paku 1 000 feet mbi të gjithë terrenin dhe pengesat përgjatë rrugës brenda 9,3 km (5 NM) në të dyja anët e rrugëkalimit të synuar.

c) Rrugëkalimi i fluturimit do t’i lejojë avionit të vazhdojë fluturimin nga lartësia e navigimit te një aerodrom ku mund

të bëhet një ulje në përputhje me CAT.POL.A.225 ose CAT.POL.A.230, sipas rastit. Rrugëkalimi i fluturimit duhet të shmangë vertikalisht, nga të paktën 2 000 feet, të gjitha terrenet dhe pengesat përgjatë rrugës brenda 9,3 km (5 NM) në të dyja anët e rrugëkalimit të synuar në përputhje me pikat e mëposhtme:

1. Motori supozohet të dështojë në pikën më kritike përgjatë rrugëkalimit;

2. Duke marrë parasysh efektet e erërave në rrugën e fluturimit;

3. Derdhja e karburantit lejohej në një masë të atillë sa të kryhet mbërritja në aerodrom me rezervat e karburantit të kërkuara, nëse përdoret një procedurë e sigurt; dhe

4. Aerodromi ku aeroplani synohet të ulet pas dështimit të motorit do të përmbushë kriteret e mëposhtme:

i) të plotësojë kërkesat e performancës në peshën e uljes së pritshme; dhe

ii) raportet e motit dhe/ose parashikimet dhe raportet mbi kushtet e fushës tregojnë se mund të realizohet një ulje e sigurt në kohën e parashikuar të uljes.

d) Operatori duhet të rrisë kufijtë e gjerësisë së përcaktuar në pikat “b” dhe “c” në 18,5 km (10 nm) nëse saktësia e lundrimit nuk përmbush të paktën performancën e kërkuar navigacionale 5 (RNP5).

CAT.POL.A.220 Në fluturim - aeroplanët me tre ose më shumë motorë, dy motorë jofunksionalë

a) Në asnjë pikë përgjatë kursit të synuar një aeroplan, i cili ka tre ose më shumë motorë, me të gjithë motorët në shpejtësi me regjim ekonomik, në distancë të largët, në temperaturë standarde, në ajër të palëvizshëm, s’duhet të jetë më shumë se 90 minuta larg një aerodromi në të cilin përmbushen kërkesat e performancës së aplikueshme në peshën e parashikuar të uljes, përveçse kur përputhen me pikat nga “b” deri në “f”.

b) Të dhënat mbi trajektoren e fluturimit me dy motorët jofunksionalë duhet të lejojnë aeroplanin të vazhdojë fluturimin, në kushtet e pritshme meteorologjike, nga pika ku dy motorët supozohet të dështojnë njëkohësisht deri te një aerodrom në të cilin është e mundur ulja, deri në një ndalesë të plotë duke përdorur procedurën e përcaktuar për një ulje me dy motorë jofunksionalë. Trajektorja e fluturimit duhet të jetë pa pengesa deri në lartësinë, të paktën, 2 000 feet, përgjatë rrugëkalimit brenda 9,3 km (5 NM) në të dyja anët e kursit të synuar. Në lartësi dhe në kushtet meteorologjike që kërkojnë sistemet e mbrojtjes kundërngrirjes të jenë funksionalë, do të merret parasysh efekti i përdorimit të tyre në trajektoren e fluturimit. Nëse saktësia navigacionale nuk plotëson të paktën RNP5, operatori duhet të rrisë diapazonin e gjerësisë që jepet më lart në 18,5 km (10 nm).

c) Defekti i dy motorëve do të supozohet në atë pikë kritike të asaj pjese të rrugëkalimit ku avioni me të gjithë motorët në shpejtësi me regjim ekonomik, në distancë të largët, në temperaturë standarde, në ajër të palëvizshëm, është më shumë se 90 minuta larg nga aerodromi në të cilin përmbushen kërkesat e aplikueshme të performancës për masën e pritshme të uljes.

d) Trajektorja e fluturimit do të ketë një gradient pozitiv në 1 500 feet mbi aerodromin ku presupozohet të bëhet ulja pas dështimit të dy motorëve.

e) Derdhja e karburantit do të lejohet deri në një masë të atillë që të lejojë arritjen në aerodrom me karburantin rezervë të kërkuar, nëse përdoret një procedurë e sigurt.

f) Peshë e pritshme e aeroplanit në pikën ku supozohet të dështojnë dy motorët nuk do të jetë më pak se ajo e cila do të përfshijë karburantin e mjaftueshëm për të vazhduar në një aerodrom ku synohet të bëhet ulja, të arrijë atje me të paktën 1 500 ft direkt mbi zonën e uljes dhe të fluturojë në këtë nivel për 15 minuta.

CAT.POL.A.225 Ulja – Aerodromi i destinacionit dhe ai alternativ

a) Peshë e uljes së avionit, e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a), nuk duhet të tejkalojë maksimumin e peshës së uljes së specifikuar për lartësinë dhe temperaturën e ambientit të pritshëm për kohën e përafërt të uljes në aerodromin e destinacionit dhe atë alternativ.

CAT.POL.A.230 Ulja – pistat e thata

a) Peshë e uljes së avionit e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a) për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit dhe në çdo aerodrom alternativ do të lejojë një ulje të plotë nga 50 feet mbi pragu:

1. Për aeroplanë me motor turbo-reaktiv, brenda 60% të distancës në dispozicion për uljen (LDA); dhe
2. Për aeroplanë me motor turbo-helikë, brenda 70% të LDA.

b) Për operimet e afërimit të pjerrët. Operatori duhet të përdorë të dhënat e distancës së uljes të faktorizuara në përputhje me paragrafin “a”, bazuar në një lartësi prej më pak se 60 feet, por jo më pak se 35 feet, dhe duhet të përputhet me CAT.POL.A.245.

c) Për operime në ulje të shkurtra, operatori duhet të përdorë të dhënat e uljes në distancë të faktorizuara në përputhje me pikën “a” dhe në përputhje me CAT.POL.A.250.

d) Gjatë përcaktimit të peshës së uljes, operatori duhet të marrë parasysh si më poshtë:

1. Lartësinë e aerodromit;
2. Jo më shumë se 50% e komponentit të erës ballore ose jo më pak se 150% e komponentit të erës në bisht; dhe
3. Pjerrësinë e pistës në drejtim të uljes nëse është më e madhe se $\pm 2\%$.

e) Për të devijuar aeroplanin duhet të supozohet se:

1. Aeroplani do të ulet në pistën më të favorshme, në ajër të qetë; dhe
2. Aeroplani do të ulet në pistën që do të caktohet, duke marrë parasysh shpejtësinë dhe drejtimin e mundshëm të erës, karakteristikat e shërbimit në tokë të aeroplanit dhe kushtet e tjera të tilla si ndihmëset e uljes dhe terreni.

f) Nëse operatori s’është në gjendje të përmbushë kërkesat e pikës (e)(1) për një aerodrom destinacioni duke pasur një pistë të vetme ku ulja varet nga një komponent i caktuar i erës, aeroplani mund të devijohet nëse janë caktuar dy aerodrome alternative që të lejojnë pajtueshmëri të plotë me pikat “a” deri tek “e”. Para fillimit të afërimit në aerodromin e destinacionit, komandanti duhet të kontrollojë se ulja mund të bëhet në përputhje të plotë me pikat nga “a” deri tek “d” dhe CAT.POL.A.225.

g) Nëse operatori s’është në gjendje të përmbushë kërkesat e pikës (d)(2) për aerodrom destinacioni, aeroplani do të devijohet vetëm nëse një aerodrom alternativ i përcaktuar lejon përputhshmëri të plotë me pikat nga “a” deri tek “e”.

CAT.POL.A.235 Ulja – pistat e lagështa dhe të kontaminuara

a) Kur raportet e duhura atmosferike dhe/apo parashikimet tregojnë se pista në kohën e parashikuar e mbërritjes mund të jetë e lagësht, LDA duhet të jetë së paku 115% e distancës uljes së detyruar, e vendosur në përputhje me CAT.POL.A.230.

b) Kur raportet e duhura të motit dhe/ose parashikimet tregojnë se pista në kohën e parashikuar të mbërritjes mund të ndotet, LDA duhet të jetë të paktën sa distanca e uljes së përcaktuar në përputhje me pikën “a”, ose të paktën 115% e distancës së uljes të përcaktuar në përputhje me të dhënat e distancës së miratuar të uljes në pista të kontaminuara ose në ato ekuivalente, cilado që është më e madhe. Operatori duhet të specifikojë në manualin e operimeve në qoftë se të dhënat ekuivalente të distancës së uljes aplikohen.

c) Një distancë uljeje në një pistë të lagësht më të shkurtër sesa kërkohet nga pika “a”, por jo më pak sesa që kërkohet nga CAT.POL.A.230 (a), mund të përdoret nëse AFM përfshin informacion specifik shtesë në lidhje me distancat e uljes në pista të lagështa.

d) Një distancë uljeje në një pistë të kontaminuar më të shkurtër sesa ajo që kërkohet nga pika “b”, por jo më pak sesa ajo që kërkohet nga CAT.POL.A.230(A), mund të përdoret nëse në AFM përfshihen informacione specifike shtesë rreth distancës së uljes në pista të kontaminuara.

f) Për pikat “b”, “c” dhe “d”, duhet të zbatohen kriteret e CAT.POL.A.230 sipas rastit, me përjashtim të CAT.POL.A.230 “a” që nuk duhet aplikohet tek “b” më sipër.

CAT.POL.A.240 Miratimi i operimeve me kënde animi të rritura

a) Operimet me kënde animi të rritura kërkojnë miratim paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Për të marrë miratimin, operatori duhet të evidentojë se përmbushen kushtet vijuese:

1. AFM përmban të dhënat e miratuara për rritjen e kërkuar të shpejtësisë operative dhe të dhënat që lejojnë krijimin e trajektores së fluturimit duke marrë parasysh këndet e animit të rritura dhe shpejtësinë;
2. Është i disponueshëm udhëzimi vizual për saktësinë e navigimit;
3. Janë specifikuar për çdo pistë minimumi i motit dhe kufizimet e erës; dhe
4. Ekuipazhi i fluturimit ka marrë njohuri të mjaftueshme të rrugëkalimit që do të fluturohet dhe të procedurave që do të përdoren në përputhje me ORO.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Miratimi i operimeve me afrim të pjerrët

a) Operimet me afrim të pjerrët ku përdoren kënde rrëshqitjeje me $4,5^\circ$ ose më shumë dhe me lartësi prej më pak se 60 feet, por jo më pak se 35 feet, kërkojnë miratim paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Për të marrë miratimin, operatori duhet të evidentojë se përmbushen kushtet vijuese:

1. Në AFM deklarohet maksimumi i këndit të miratuar të rrëshqitjes, çdo kufizim tjetër, procedurat normale ose jonormale ose të emergjencës për afrimin e pjerrët, si dhe amandimet për të dhënat e gjatësisë së fushës, duke përdorur kriteret e afërimit të pjerrët.

2. Për secilin aerodrom në të cilën kryhen operimet e afrimit:

i) duhet të jetë në dispozicion një sistem referimi i përshtatshëm i trajektores së planerimit që përfshin të paktën një sistem vizual tregues të planerimit;

ii) duhet të specifikohet minimumi i motit; dhe

iii) duhet të merren në konsideratë çështjet e mëposhtme:

A) situata e pengesave;

B) lloji i referencës së planerimit dhe udhëzimet e pistës;

C) referenca minimale vizuale të kërkohe në lartësinë e vendimit (DH) dhe MDA;

D) pajisjet ajrore të vlefshme;

E) kualifikimi i piloteve dhe familjarizimi me aerodromin përkatës;

F) kufizimet dhe procedurat e AFM; dhe

G) kriteret e kalimit në rreth të dytë.

CAT.POL.A.250 Miratimi i operimeve të uljes në distancë të shkurtër

a) Operimet e uljes së shkurtër kërkojnë miratimin paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Për të marrë miratimin, operatori duhet të evidentojë se përmbushen kushtet e mëposhtme:

1. Distanca e përdorur për llogaritjen e peshës së lejuar të uljes mund të konsistojë në gjatësinë e përdorshme të zonës së deklaruar të sigurisë plus LDA e deklaruar.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, si autoriteti kompetent i shtetit të aerodromit, ka përcaktuar një domosdoshmëri për interesin publik dhe operacionale për operimin, për shkak të largësisë së aerodromit ose për shkak të kufizimeve fizike që lidhen me zgjatjen e pistës;

3. Distanca vertikale midis trajektores së shikimit të pilotit dhe trajektores së pjesës më të ulët të rrotave, me aeroplanin në pozicion planerimi, nuk do të kalojë 3 m;

4. RVR/VIS minimale nuk duhet të jetë më pak se 1 500 m dhe kufizimet e erës janë të specifikuara në manualin e operimeve;

5. Janë specifikuar dhe përmbushur, minimumi i eksperiencës së pilotit, kërkesat e trajnimit dhe e familjarizimit për aerodromin;

6. Lartësia e kalimit mbi fillimin e gjatësisë së shfrytëzueshme të zonës së deklaruar të sigurt është 50 feet;

7. Përdorimi i zonës së deklaruar si e sigurt është miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar si autoriteti kompetent i shtetit të aerodromit;

8. Gjatësia e zonës së përdorshme të deklaruar si e sigurt nuk i kalon 90 m;

9. Gjerësia e zonës së deklaruar si e sigurt është jo më pak se dy herë ose dy herë sa gjatësia e krahut, cilado që të jetë më e madhe, e përqendruar në vijën qendrore të zgjatimit të pistës;

10. Zona e deklaruar e sigurt është pa pengesa apo efekte që do të rrezikonin aeroplanin nëse goditet në pistë dhe asnjë objekt i lëvizshëm nuk lejohet në zonën e deklaruar të sigurt, kur përdoret pista për ulje me distancë të shkurtër;

11. Pjerrësia e zonës së deklaruar si e sigurt nuk i kalon 5% lart as 2% poshtë në drejtim të uljes; dhe

12. Kushtet shtesë, nëse specifikohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, duke marrë në konsideratë karakteristikat e tipit të aeroplanit, karakteristikat malore në

zonën e afrimit, ndihmat në dispozicion të afrimit dhe konsideratë për kalim në rreth të dytë dhe ulje të gabuar.

KAPITULLI 3 PERFORMANCA E KLASIT B

CAT.POL.A.300 Të përgjithshme

a) Operatori nuk duhet të operojë me një aeroplan me një motor:

1. Natën; ose

2. Në kushte meteorologjike instrumentale (IMC) me përjashtim të kushteve të veçanta vizuale (VFR).

b) Operatori duhet t'i trajtojë aeroplanët me dy motorë që nuk plotësojnë kërkesat e marrjes së lartësisë CAT.POL.A.340 si aeroplanë me një motor.

CAT.POL.A.305 Ngritja

a) Pesha e ngritjes nuk duhet të kalojë peshën maksimale të ngritjes të specifikuar në AFM për lartësinë e presionit dhe temperaturën e ambientit në aerodromin e nisjes.

b) Distanca e ngritjes së pafaktorizuar, e specifikuar në AFM, nuk duhet të tejkalojë:

1. Kur shumëzohet me një faktor prej 1.25, distancën e disponueshme të bredhjes (TORA); ose

2. Kur zona e frenimit dhe/ose brezi i butë është i disponueshëm, si më poshtë:

i) distancën e disponueshme të bredhjes (TORA);

ii) kur shumëzohet me një faktor prej 1.15, distancën e disponueshme të ngritjes (TODA); ose

iii) kur shumëzohet me një faktor prej 1.3, distancën e ndalimit të akselerimit (ASDA).

c) Kur tregon pajtueshmëri me pikën "b", duhet të merren parasysh:

1. Pesha e aeroplanit në fillim të ngritjes;

2. Lartësia e presionit në aerodrom;

3. Temperatura e ambientit në aerodrom;

4. Kushtet dhe tipi i sipërfaqes së pistës;

5. Pjerrësia e pistës në drejtim të ngritjes; dhe

6. Jo më shumë se 50% e komponentit të erës ballore të raportuar ose jo më pak se 150% e komponentit të erës në bisht.

CAT.POL.A.310 Pastrimi i pengesave së ngritjes - aeroplanë me shumë motorë

a) Trajektorja e ngritjes së aeroplanëve me dy ose më shumë motorë do të përcaktohet në mënyrë të tillë që një aeroplan të shmangë të gjitha pengesat nga një distancë vertikale prej së paku 50 feet, ose nga një distancë horizontale prej së paku 90 m plus $0.125 \times D$, ku D është distanca horizontale e përshkruar me aeroplan nga fundi i TODA ose fundi i distancës së ngritjes nëse është planifikuar një kthesë para fundit të TODA, përjashtuar rastet kur parashikohet si në pikat "b" dhe "c". Për aeroplanët me një gjatësi krahut e prej më pak se 60 m, mund të përdoret një shmangie e pengesave horizontale sa gjysma e gjatësisë së krahëve plus 60 m plus $0.125 \times D$. Duhet të presupozohet se:

1. Trajektorja e ngritjes fillon në një lartësi prej 50 feet mbi sipërfaqen në fund të distancës së ngritjes së kërkuar nga CAT.POL.A.305 (b) dhe përfundon në një lartësi prej 1 500 feet mbi sipërfaqe;

2. Aeroplani nuk anohet para se të ketë arritur një lartësi prej 50 ft mbi sipërfaqen, dhe pas kësaj këndi i animit nuk i kalon 15°;

3. Mosfunksionimi i motorit ndodh në pikën kur të gjithë motorët gjatë trajektores së ngritjes ku pritët të humbë referenca vizuale me qëllim të mënjanim të pengesave;

4. Gradienti i ngritjes në trajektoren e fluturimit nga 50 feet në lartësinë e supozuar të mosfunksionimit të motorit është i barabartë me mesataren e gradientit të të gjithë motorëve gjatë marrjes së lartësisë dhe kalimit në regjim ekonomik, shumëzuar me një faktor prej 0,77; dhe

5. Gradienti i trajektores së ngritjes nga lartësia e arritur në përputhje pikën (a) (4), deri në fundin e ngritjes është i barabartë me gradientin e marrjes së lartësisë me një motor jofunksional sipas AFM.

b) Për rastet kur trajektorja e synuar e fluturimit nuk kërkon ndryshime të rrugës në më shumë se 15°, operatori nuk ka nevojë të marrë në konsideratë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:

1. 300 m, nëse fluturimi kryhet nën kushtet që lejojnë udhëzime mbi kursin e navigimit vizual ose nëse janë të disponueshme ndihmat e navigimit duke mundësuar pilotin të ruajë trajektoren e synuar të fluturimit me saktësi të njëjtë; ose

2. 600 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.

c) Për rastet kur trajektorja e synuar e fluturimit kërkon ndryshime në më shumë se 15°, operatori nuk ka nevojë të konsiderojë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:

1. 600 M, për fluturime nën kushte që lejojnë navigimin me udhëzime të kursit vizual; ose

2. 900 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.

d) Kur tregon përputhshmëri me pikat nga “a” deri tek “c”, duhet të merren parasysh faktorët e mëposhtëm:

1. Pesha e aeroplanit në fillimin e rulimit;

2. Lartësia e presionit në aerodrom;

3. Temperatura e ambientit në aerodrom; dhe

4. Jo më shumë se 50% e komponentit të erës ballore të raportuar ose jo më pak se 150% e komponent të erës në bisht të raportuar.

CAT.POL.A.315 Në – rrugë – aeroplanët me shumë motorë

a) Në kushtet meteorologjike të pritshme për fluturimin dhe në rast të mosfunksionimit të një motori, me motorët e mbetur që operojnë brenda kushteve të fuqisë maksimale të vazhdueshme të përcaktuar, avioni duhet të jetë në gjendje të vazhdojë fluturimin në ose mbi lartësinë përkatëse minimale për fluturim të sigurt siç përmendet në manualin e operimeve, në një pikë prej 1000 ft mbi një aerodrom në të cilin mund të përmbushen kërkesat e performancës.

b) Duhet të supozohet se, në pikën e dështimit të motorit:

1. Avioni nuk fluturon në një lartësi që kalon atë në të cilën shkalla e ngjitjes është e barabartë me 300 feet për minutë me të gjithë motorët që operojnë brenda kushteve të fuqisë maksimale të vazhdueshme të specifikuar;

2. Gradienti në rrugë me një motor jofunksional OEI do të jetë gradienti bruto i humbjes apo marrjes së lartësisë, respektivisht i shtuar ose i zvogëluar me një gradient prej 0,5%.

CAT.POL.A.320 Në rrugë – aeroplanë me një motor

a) Në kushte meteorologjike të pritshme të fluturimit, dhe në rast të mosfunksionimit të motorit, aeroplani duhet të jetë në gjendje të arrijë një vend në të cilin mund të bëhet një ulje e detyruar të sigurt.

b) Duhet të supozohet se në pikën e dështimit të motorit:

1. Avioni nuk fluturon në një lartësi që kalon shkallen e ngjitjes së barabartë me 300 feet për minutë, me motor operativ brenda kushteve të fuqisë maksimale të vazhdueshme të specifikuar; dhe

2. Gradienti në rrugë është gradienti bruto i humbjes së lartësisë i shtuar nga një gradient prej 0,5%.

CAT.POL.A.325 Ulja – aerodromet e destinacionit dhe ato alternative

Pesha e uljes së avionit e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a) nuk duhet të kalojë peshën maksimale të uljes të specifikuar për lartësinë dhe temperaturën e pritshme të ambientit në kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinuar dhe atë alternativ.

CAT.POL.A.330 Ulja – pistat e thata

a) Pesha e uljes së avionit e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a) për kohën e përafërt të uljes në aerodromin e destinacionit dhe në çdo aerodrom alternativ duhet të lejojë një ulje të plotë nga 50 feet mbi pragun brenda 70% të LDA-së duke marrë parasysh:

1. Lartësinë e aerodromit;

2. Jo më shumë se 50% e komponentit të erës ballore ose jo më pak se 150% e komponentit të erës në bisht;

3. Kushtet dhe llojin e sipërfaqes së pistës; dhe

4. Pjerrësinë e pistës në drejtim të uljes.

b) Për operimet e afimit të pjerrët, operatori do të përdorë të dhënat në distancën e uljes të faktorizuara në përputhje me pikën “a” të bazuara në një lartësi prej më pak se 60 feet, por jo më pak se 35 ft, dhe të përmbushë kërkesat e CAT.POL.A.345.

c) Për operimet e uljes së shkurtër, operatori do të përdorë të dhënat e faktorizuara në ulje të distancës në përputhje me pikën “a” dhe në përputhje me CAT.POL.A.350.

d) Për devijimin e aeroplanit në përputhje me pikat nga “a” deri tek “c”, duhet të presupozohet se:

1. Aeroplani do të ulet në pistën më të favorshme, në ajër të qetë; dhe

2. Aeroplani do të ulet në një pistë e cila është caktuar duke pasur parasysh shpejtësinë dhe drejtimin e erës, karakteristikat e shërbimeve të aeroplanit në tokë dhe kushtet e tjera të tilla si ndihmueset e uljes dhe terreni.

e) Nëse operatori s’është në gjendje të plotësojë kushtet e pikës (d)(2) për aerodromin e destinacionit, aeroplani duhet të devijohet vetëm nëse është përcaktuar një aerodrom alternativ, i cili lejon pajtueshmëri të plotë me pikat nga “a” deri tek “d”.

CAT.POL.A.335 Ulja – pista të lagështa dhe të kontaminuara

a) Kur raportet e dhura të motit dhe/apo parashikimet tregojnë se pista në kohën e parashikuar të mbërritjes mund të jetë e lagësht, LDA do të jetë e barabartë ose do të tejkalojë distancën e kërkuar të uljes së përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.330, shumëzuar me një faktor prej 1,15.

b) Kur raportet e dhura të motit dhe/ose parashikimet tregojnë se pista në kohën e parashikuar të mbërritjes mund

të jetë e kontaminuar, distanca e uljes nuk duhet të tejkalojë LDA. Operatori do të specifikojë në manualin e operimeve të dhënat për distancën e aplikuar të uljes.

c) Një distancë ulje në një pistë të lagësht më të shkurtër sesa ajo që kërkohet nga pika "a", por jo më pak sesa ajo që kërkohet nga CAT.POL.A.330 (a), mund të përdoret nëse AFM përfshin informacion specifik shtesë në lidhje me distancat e uljes në pista të lagështa.

CAT.POL.A.340 Kërkesat e marrjes së lartësisë në ngritje dhe ulje

Operatori i një aeroplani me dy motorë duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme në ngritje dhe në ulje:

a) *Marrja e lartësisë në ngritje*

1. Me të gjithë motorët operativë:

i) gradienti i qëndrueshëm i marrjes së lartësisë pas ngritjes duhet të jetë të paktën 4% me:

A) regjimin e ngritjes në çdo motor;

B) ingranazhi i uljes i hapur, përveçse nëse ato mund të mbledhen në jo më shumë se shtatë sekonda, mund të merret në konsideratë mbledhja e tyre;

C) flatrat e krahut në pozicionin e ngritjes; dhe

D) një shpejtësi e marrjes së lartësisë jo më pak sesa më e madhja e $1.1 V_{mc}$ (minimumi i shpejtësisë së kontrollit në tokë ose në afërsi të saj) dhe $1,2 V_{si}$ (shpejtësia e paqëndrueshmërisë ose minimumi i shpejtësisë së qëndrueshme të fluturimit në konfigurimin e uljes).

2. *Një motor jofunksional (OEI):*

i) gradienti i qëndrueshëm i marrjes së lartësisë në 400 ft mbi sipërfaqen e tokës do të jetë pozitiv me:

A) motor kritik jofunksional dhe helika e tij në pozicionin e tërheqjes minimale;

B) motori i mbetur në regjim ngritjeje;

C) ingranazhi i uljes i mbledhur;

D) flatrat e krahut në pozicionin e ngritjes; dhe

E) një shpejtësi e marrjes së lartësisë të barabartë me atë të arritur në 50 feet;

ii) gradienti i qëndrueshëm i ngjitjes do të jetë jo më pak se 0,75% në një lartësi prej 1 500 feet mbi sipërfaqen e ngritjes me:

A) motor kritik jofunksional dhe helikën në pozicionin e tërheqjes minimale;

B) motori i mbetur në jo më shumë se regjim maksimal të vazhdueshëm;

C) rrotat e uljes të mbyllura.

D) flatrat e krahut të mbyllura; dhe

E) një shpejtësi të ngjitjes në më pak se $1,2 V_{si}$.

b) *Këndi i uljes*

1. Të gjithë motorët operativë:

i) gradienti i qëndrueshëm i marrjes së lartësisë duhet të jetë të paktën 2,5% me:

A) jo më shumë se regjimi ose shtytja që është e disponueshme tetë sekonda pas fillimit të lëvizjes së dorezës së gazit nga pozicioni i regjimit minimal i fluturimit;

B) ingranazhi i uljes i hapur;

C) flatrat e krahut në pozicion ulje; dhe

D) një shpejtësi e marrjes së lartësisë e barabartë me V_{REF} (referencë shpejtësi ulje).

2. OEI (një motor jofunksional)

i) gradienti i qëndrueshëm i marrjes së lartësisë duhet të jetë jo më pak se 0.75% në një lartësi prej 1500ft mbi sipërfaqen e uljes me:

A) motor kritik jofunksional dhe helika e tij në pozicionin minimal të tërheqjes;

B) motori i mbetur me jo më shumë se regjim maksimal të vazhdueshëm;

C) ingranazhi i uljes i mbledhur;

D) flatrat e krahut të mbyllura; dhe

E) një shpejtësi e marrjes së lartësisë jo më pak se $1,2 V_{si}$.

CAT.POL.A.345 Miratimi i operimeve me afrim të pjerrët
a) Operimet me afrim të pjerrët me kënd të rrëshqitjes 4.5° apo më shumë dhe lartësi prej më pak se 60 ft, por jo më pak se 35 ft, kërkojnë miratim paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Për të marrë miratimin, operatori duhet të evidentojë se përmbushen kushtet e mëposhtme:

1. AFM përcakton maksimumin e miratuar të këndit të rrëshqitjes, çdo kufizim tjetër, procedurat normale, jonormale ose emergjente për afrimin e pjerrët, si dhe amendimet e të dhënave të gjatësisë së fushës, kur përdoret kriteri i afrimit të pjerrët; dhe

2. Për secilin aerodrom në të cilin kryhen operimet me afrim të pjerrët:

i) është i disponueshëm një sistem reference i përshtatshëm i trajektores së planerimit, që përfshin të paktën një sistem tregues vizual të kësaj trajektoreje;

ii) janë specifikuar minimumet e motit; dhe

iii) janë marrë parasysht pikat e mëposhtme:

A) situata e pengesave;

B) tipi i referencës së trajektores së planerimit dhe udhëzuesi i pistës;

C) referenca minimale vizuale që kërkohet në DH dhe MDA;

D) pajisjet e disponueshme të fluturimit;

E) kualifikimi i pilotit dhe familjarizimi për aerodrom të veçantë;

F) kufizimet dhe procedurat AFM; dhe

G) kriteret e kalimit në rreth të dytë.

CAT.POL.A.350 Miratimi i operimeve të uljeve të shkurtra

a) Operimet me ulje të shkurtra kërkojnë miratim paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Për të marrë miratimin, operatori duhet të evidentojë se përmbushen kushtet e mëposhtme:

1. Distanca e përdorur për llogaritjen e peshës së lejuar të uljes mund të përbëhet nga gjatësia e përdorshme e zonës së deklaruar si e sigurt plus ADL e deklaruar;

2. Përdorimi i zonës së deklaruar të sigurt miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil si autoriteti kompetent i shtetit të aerodromit;

3. Zona e deklaruar e sigurt është pa pengesa apo boshllëqe që mund të rrezikojnë një aeroplan që ulet në pistë dhe asnjë objekt i lëvizshëm nuk lejohet në zonën e deklaruar të sigurt, ndërkohë që pista është duke u përdorur për operimet e uljeve të shkurtra;

4. Pjerrësia e zonës së deklaruar si e sigurt nuk kalon 5% pjerrësi rritëse apo 2% rënie në drejtim të zbritjes;

5. Gjatësia e përdorshme e zonës së deklaruar si e sigurt nuk i kalon 90 m;

6. Gjerësia e zonës së deklaruar si e sigurt është jo më pak se dy herë gjerësia e pistës, e linjësuar në vijën qendrore të pistës;
7. Lartësia e kalimit mbi fillimin e gjatësisë së shfrytëzueshme të zonës së deklaruar të sigurt është jo më pak se 50 ft;
8. Minimumet e motit janë të specifikuara për çdo pistë të përdorur dhe nuk janë më pak se sa minimumi më i madh e VFR ose NPA;
9. Janë specifikuar dhe përmbushur, përvoja e piloteve dhe kërkesat e trajnimit dhe familjarizimit të aerodromit të veçantë;
10. Kushtet shtesë, nëse specifikohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, duke marrë parasysh karakteristikat e llojit të aeroplanit, karakteristikat malore në zonën e uljes, ndihmat në dispozicion për afrim dhe kalim në rreth të dytë/ulje të dështuara.

KAPITULLI 4 PERFORMANCA E KLASIT C

CAT.POL. A.400 Ngritja

- a) Peshë e ngritjes nuk duhet të kalojë masën maksimale të uljes, të specifikuar në AFM, për lartësi të presionit dhe temperaturës së ambientit në aerodromin e nisjes.
- b) Për avionët që përmbajnë të dhëna të gjatësisë së pistës së ngritjes në AFM, që nuk përfshijnë llogaritjen për mosfunksionim motori, distanca nga fillimi i marrjes së lartësisë për ngritjen e kërkuar nga aeroplani për të arritur një lartësi prej 50 ft mbi sipërfaqe me të gjithë motorët që funksionojnë brenda kuadrit të kushteve të regjimit maksimal për ngritje të specifikuara, kur është shumëzuar nga një faktor prej:
 1. 1,33 për aeroplanët që kanë dy motorë;
 2. 1,25 për aeroplanët që kanë tre motorë; ose
 3. 1,18 për aeroplanët që kanë katër motorë, nuk duhet të tejkalojë brezhjen e përcaktuar të ngritjes (TORA) në aerodromin në të cilin do të kryhet ngritja.
- c) Për avionët që përmbajnë të dhëna për gjatësinë e pistës së ngritjes në AFM, që përfshijnë dhe fikjen e motorit, duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme në përputhje me specifikimet e bëra në AFM:
 1. Distanca e ndalimit të akselerimit nuk duhet të tejkalojë ASDA;
 2. Distanca e ngritjes nuk duhet të kalojë distancën e mundshme të ngritjes (TODA), me një distancë të brezit të butë që s'e kalon gjysmën e TORAs;
 3. Brezhja për ngritje nuk duhet të tejkalojë TORA-n;
 4. Një vlerë e vetme e V_1 duhet të përdoret për ngritje të refuzuar dhe të vazhdueshme; dhe
 5. Në një pistë të lagur ose të kontaminuar masa e ngritjes nuk duhet të kalojë atë të lejuar, për një ngritje në një pistë të thatë nën të njëjtat kushte.
- d) Duhet të merren parasysh për sa vijon:
 1. Lartësia e presionit në aerodrom;
 2. Temperatura e ambientit në aerodrom;
 3. Gjendja dhe lloji i sipërfaqes së pistës;
 4. Pjerrësia e pistës në drejtim të ngritjes;

5. Jo më shumë se 50% e komponentit të raportuar të erës ballore, ose jo më pak se 150% e komponentit të raportuar të erës në bisht; dhe
 6. Humbja, nëse ka ndonjë, e gjatësisë së pistës për shkak të linjësimit të aeroplanit para ngritjes.
- CAT. POL. A. 405 Qartësimi i pengesave të ngritjes
- a) Trajektorja e fluturimit të ngritjes me OEI duhet të përcaktohet e tillë që aeroplani të shmangë të gjitha pengesat nga një distancë vertikale prej të paktën 50 ft plus $0,01 \times D$, ose nga një distancë horizontale prej së paku 90 m plus $0,125 \times D$, ku D është distanca horizontale e aeroplanit që ka udhëtuar nga fundi i TODA. Për aeroplanë me një gjatësi të krahëve prej më pak se 60 m, mund të përdoret një shmangie horizontale e pengesave sa gjysma e hapjes së krahëve plus 60 m plus $0,125 \times D$.
 - b) Trajektorja e fluturimit të ngritjes duhet të fillojë në një lartësi prej 50 ft mbi sipërfaqe në fund të distancës së ngritjes siç kërkohet nga CAT. POL. A. 405 (b) ose (c), si të jetë e aplikueshme dhe të përfundojë në një lartësi prej 1500 ft mbi sipërfaqe.
 - c) Kur tregohet pajtueshmëri me pikën "a", do të merren parasysh sa vijon:
 1. Peshë e avionit në fillim të brezhjes së ngritjes;
 2. Lartësia e presionit në aerodrom;
 3. Temperatura e ambientit në aerodrom; dhe
 4. Jo më shumë se 50% të komponentit të raportuar të erës ballore, apo jo më pak se 150% e komponentit të raportuar të erës në bisht.
 - d) Ndryshimet në kurs nuk do të lejohen deri në atë pikë të trajektores së fluturimit të ngritjes, ku është arritur një lartësi prej 50 ft mbi sipërfaqe. Pas kësaj, deri te një lartësi prej 400 ft supozohet se avioni është anuar me jo më shumë se 15° . Mbi 400 ft lartësi mund të jenë të planifikuar këndet e animit më të mëdha se 15° , por jo më shumë se 25° . Tolerancë e përshtatshme duhet të bëhet për efekt të këndit të animit në shpejtësi operuese dhe trajektorët e fluturimit, duke përfshirë rritjet në distancë që rezultojnë nga shpejtësia operative e rritur.
 - e) Për rastet që nuk kërkojnë ndryshime të kursit prej më shumë se 15° , operatori nuk ka nevojë të marrë në konsideratë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:
 1. 300 m, nëse piloti është në gjendje për të ruajtur saktësinë e kërkuar të navigimit nëpërmjet zonës së llogaritur të pengesës; ose
 2. 600 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.
 - f) Për rastet që kërkojnë ndryshime të pistës prej më shumë se 15° , operatori nuk ka nevojë të marrë në konsideratë ato pengesa që kanë një distancë anësore më të madhe se:
 1. 600 m, nëse piloti është në gjendje për të ruajtur saktësinë e kërkuar të lundrimit nëpërmjet zonës së llogaritur të pengesës; ose
 2. 900 m, për fluturimet nën të gjitha kushtet e tjera.
 - g) Operatori duhet të përcaktojë procedura të emergjencës për të përmbushur kërkesat e pikave nga "a" deri tek "f" dhe për të siguruar një rrugëtim të sigurt, duke shmangur pengesat, për t'i mundësuar aeroplanit që, ose të pajtohet me kërkesat në rrugë të CAT.POL.A.410, ose të ulët në

aerodromin e nisjes, apo në një aerodrom alternativ të ngritjes.

CAT. POL.A. 410 Në rrugë - të gjithë motorët funksionalë

a) Në kushtet meteorologjike që parashikohen për fluturimin, në çdo pikë në rrugën e tij ose në çdo devijim prej atij të planifikuar, aeroplani do të jetë i aftë për një normë të marrjes së lartësisë prej së paku 300 ft për minutë me të gjithë motorët funksionalë brenda kushteve të regjimit maksimal të vazhdueshëm të specifikuar në:

1. Lartësitë minimale për fluturim të sigurt në çdo fazë të rrugës për të fluturuar, apo në çdo devijim prej atij të planifikuar, të përcaktuar ose të llogaritur nga informacioni që përmbahet në manualin e operimeve të lidhur me aeroplanin; dhe

2. Lartësitë minimale të nevojshme për pajtueshmëri me kushtet e përcaktuara në CAT.POL.A.415 dhe 420, sipas rastit.

CAT.POL. A. 415 Në rrugë – me një motor jofunksional (OEI)

a) Në kushtet meteorologjike që priten për fluturim, në rast të ndonjë mosfunksionimit të një motori në çdo pikë të rrugëtimit të tij, ose në çdo devijim prej atij të planifikuar dhe me motorë të tjerë funksionalë brenda kushteve të regjimit maksimal të vazhdueshëm të specifikuar, aeroplani do të jetë në gjendje për të vazhduar fluturimin nga lartësia e navigimit në një aerodrom ku mund të bëhet një ulje në përputhje me CAT. POL. A. 430 ose CAT.POL.A.435, siç shihet e përshtatshme. Aeroplani duhet të shmangë pengesat brenda 9,3 km (5 NM) të secilës anë të pistës së synuar nga një interval vertikal prej të paktën:

1. 1 000 ft, kur norma e marrjes së lartësisë është zero ose më e madhe; ose

2. 2 000 ft, kur norma e marrjes së lartësisë është më pak se zero.

b) Trajektorja e fluturimit duhet të ketë një rrëshqitje pozitive në një lartësi prej 1 450 m (500 ft) mbi aerodromin e synuar për t'u bërë ulja pas fikjes së një motori.

c) Shkalla e disponueshme e marrjes së lartësisë së avionit do të merret si 150 ft për minutë më pak se norma bruto e shkallës së specifikuar të ngjitjes.

d) Kufijtë e gjerësisë së pikës “a” do të rriten deri 18,5 km (10 nm) nëse saktësia e navigimit nuk përkon me të paktën RNP5.

e) Derdhja e karburantit lejohet në një masë që është në përputhje me arritjen në aerodromin me rezervat e kërkuara të karburantit, nëse është përdorur një procedurë e sigurt.

CAT.POL.A.420 Në rrugë - aeroplanë me tre ose më shumë motorë, me dy motorë jofunksionalë

a) Në asnjë moment përgjatë kursit të synuar nuk duhet që një aeroplan i cili ka tre ose më shumë motorë, me një shpejtësi të të gjithë motorëve në rrugë të gjata në temperaturë standarde në ajër të palëvizshëm, të jetë më shumë se 90 minuta larg nga një aerodrom në të cilin përmbushen kërkesat e performancës së zbatueshme për uljen e pritshme, përveçse nëse ai përputhet me pikat nga “b” deri tek “e”.

b) Trajektorja e fluturimit me dy motorë jofunksionalë do të lejojë aeroplanin të vazhdojë fluturimin, në kushtet e pritura meteorologjike, duke shmangur të gjitha pengesat brenda 9,3 km (5 NM) në secilën anë të pistës së synuar nga një

interval vertikal prej të paktën 2 000 ft, drejt një aerodromi në të cilin përmbushen kërkesat e performancës së zbatueshme në masën e pritshme të uljes.

c) Të dy motorët supozohet të fiken në pikën më kritike të asaj pjese të rrugës, me një regjim ekonomik të gjithë motorëve për navigim në rrugë të gjata në temperaturë standarde në ajër të qëndrueshëm, ku aeroplani është më shumë se 90 minuta larg nga një aerodrom në të cilin përmbushen kërkesat e performancës së zbatueshme në masën e pritshme të uljes.

d) Pësia e pritshme e aeroplanit në pikën ku të dy motorët supozohet të fiken nuk duhet të jetë më pak se ajo që do të përfshijë karburantin e mjaftueshëm për të vazhduar në një aerodrom ku synohet të bëhet ulja, dhe për të arritur atje në një lartësi prej së paku 450 m (1500 ft) direkt mbi zonën e uljes dhe më pas për të fluturuar në nivel për 15 minuta.

e) Shkalla e disponueshme e marrjes së lartësisë së avionit presupozohet të jetë 150 ft për minutë më pak se ajo e specifikuar.

f) Kufijtë e gjerësisë të pikës “b” do të rriten në 18,5 km (10 nm), nëse saktësia e navigimit nuk plotëson të paktën RNP5.

g) Derdhja e karburantit lejohet për një masë të mjaftueshme që të lejojë mbërritjen në aerodrom me rezervat e karburantit të kërkuara, nëse përdoret një procedurë e sigurt.

CAT.POL. A. 425 Ulja - aerodromet e destinacionit dhe ato alternative

Pësia e uljes së aeroplanit, e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a), nuk duhet të tejkalojë peshën maksimale të uljes së specifikuar në AFM për lartësi dhe, nëse llogariten në AFM, për temperaturë të ambientit të pritshme për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit dhe aerodromin alternativ.

CAT.POL.A.430 Ulje – pistat e thata

a) Pësia e uljes së aeroplanit e përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.105 (a) për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit dhe çdo aerodrom alternativ do të lejojë një ulje të plotë nga 50 ft mbi prag brenda 70% të ADL-së duke marrë parasysh:

1. Lartësinë në aerodrom;

2. Jo më shumë se 50% të komponentit të erës ballore ose jo më pak se 150% të komponentit të erës në bisht;

3. Llojin e sipërfaqes së pistës; dhe

4. Pjerrësinë e pistës në drejtim të uljes.

b) Për devijimin e aeroplanit duhet të supozohet se:

1. Aeroplani do të ulet në pistën më të favorshme në ajër të qëndrueshëm; dhe

2. Aeroplani do të ulet në pistën me probabilitet më të madh, duke marrë parasysh shpejtësinë dhe drejtimin e mundshëm të erës, karakteristikat e shërbimeve në tokë të aeroplanit dhe kushte të tjera të tilla si ndihmëset e uljes dhe të terrenit.

c) Nëse operatori nuk është në gjendje të pajtohet me pikën (b) (2) për aerodromin e destinacionit, aeroplani do të devijohet vetëm nëse është përcaktuar një aerodrom alternativ që lejon pajtueshmëri të plotë me pikat “a” dhe “b”.

CAT.POL.A.435 Ulje – pista të lagura dhe të kontaminuara

a) Kur raportet e nevojshme të motit dhe/ose parashikimet tregojnë se pista në kohën e parashikuar të mbërritjes mund të jetë e lagësht, LDA do të jetë e barabartë ose ta tejkalojë

distancën e kërkuar të uljes, të përcaktuar në përputhje me CAT.POL.A.430, e shumëzuar me një faktor prej 1,15.

b) Kur raportet e nevojshme të motit dhe/ose parashikimet tregojnë se pista në kohën e parashikuar të mbërritjes mund të jetë e kontaminuar, distanca e uljes nuk duhet ta kalojë ADL. Operatori duhet të specifikojë në manualin e operimeve të dhënat e distancës së uljes që do të aplikohen.

Seksioni 2 Helikopterët

KAPITULLI 1 KËRKESA TË PËRGJITHSHME

CAT.POL.H.100 Zbatueshmëria

a) Helikopterët duhet të operohen në përputhje me kërkesat e zbatueshme të klasit të performancës.

b) Helikopterët duhet të operohen në klasin 1 të performancës:

1. Kur operohet për në/nga aerodromet ose zonat operative të vendosura në një mjedis me dyndje të pafavorshme, përveçse kur operohet për në/nga një zonë e interesit publik (IPVQ) në përputhje me CAT.POL.H.225; ose
2. Kur ka një MOPSC prej më shumë se 19, përveç rastit kur operohet për në/nga një heliport (platformë helikopterësh) në klasin 2 të performancës me një miratim në përputhje me CAT.POL.H.305.

c) Nëse nuk përcaktohet ndryshe nga pika “b”, helikopterët që kanë një MOPSC prej 19 ose më pak, por më shumë se nëntë do të operohen në klasin 1 ose 2 të performancës;

d) Nëse nuk përcaktohet ndryshe nga pika “b”, helikopterët që kanë një MOPSC prej nëntë ose më pak do të operohen në klasin 1, 2 ose 3 të performancës;

CAT.POL.H.105 Të përgjithshme

a) Pesha e helikopterit:

1. Në fillim të ngritjes; ose
2. Në rast të riplanifikimit në fluturim, në pikën nga e cila aplikohet plani operativ i ndryshuar i fluturimit, nuk duhet të jetë më e madhe sesa pesha në të cilën mund të përmbushen kërkesat e zbatueshme të këtij seksioni për fluturimin që do të ndërmerret, duke marrë parasysh reduktimet e parashikuara në masë, për sa kohë vazhdon fluturimi dhe derdhjen e karburantit siç është parashikuar në kërkesën përkatëse.

b) Të dhënat e miratuara të performancës që përmbahen në AFM do të përdoren për të përcaktuar pajtueshmërinë me kërkesat e këtij seksioni, të plotësuara me të dhëna të tjera të nevojshme, ashtu si përshkruhet në kërkesën përkatëse. Operatori duhet të specifikojë të dhëna të tilla të tjera në Manualin e Operimeve. Kur aplikohen faktorët e përcaktuar në këtë seksion, mund të merret parasysh cilido faktor operativ tashmë i futur në të dhënat e performancës AFM për të shmangur zbatimin e dyfishtë të faktorëve.

c) Kur tregohet përputhje me kërkesat e këtij seksioni, duhet të merren parasysh parametrat e mëposhtëm:

1. Pesha e helikopterit;
2. Konfigurimi i helikopterit;
3. Kushtet mjedisore, në veçanti:
 - i) lartësia e presionit dhe temperaturës;
 - ii) era;

A) Përveç siç parashikohet në C, për ngritjen, trajektorja e fluturimit të ngritjes dhe kërkesat e uljes, përllogaritja për erën duhet të jetë jo më shumë se 50% e çdo komponenti të raportuar të erës së qëndrueshme ballore prej 5 kt ose më shumë;

B) Kur ngritja dhe ulja me një komponent të erës ballore lejohet në AFM, dhe në të gjitha rastet për trajektore të fluturimit të ngritjes, duhet të merret parasysh jo më pak se 150% e çdo komponenti të erës në bisht të raportuar; dhe

C) Kur pajisjet matëse precize të erës mundësojnë matjen e saktë të shpejtësisë së erës mbi pikën e ngritjes dhe uljes, komponentët e erës më të mëdha se 50% mund të përcaktohen nga operatori, me kusht që operatori demonstroi tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar se afrimi në FATO dhe përmirësimi në saktësinë e pajisjeve matëse të erës garantojnë një nivel të barasvlershëm sigurie;

4. Teknikat operative; dhe
5. Operimi i ndonjë sistemi që ka një efekt negativ në performancë.

CAT.POL.H.110 Përllogaritja e pengesave

a) Për qëllim të kërkesave të shmangies së pengesave, një pengesë e vendosur përtej FATO, në trajektoren e fluturimit të ngritjes, apo trajektoren e fluturimit të kalimit në rreth të dytë, duhet të merret në konsideratë nëse distanca e tij laterale nga pika më e afërt në sipërfaqen nën trajektoren e fluturimit të synuar nuk është më tepër se në vijim:

1. Për operimet vizuale (VFR):

- i) gjysma e gjerësisë minimale, e përcaktuar në AFM - ose, kur nuk ka gjerësi të përcaktuar, “0, 75 x D”, ku D është dimensionimi më i madh i helikopterit kur rrotullohen helikat;
- ii) plus, më të madhen e “0, 25 x D” ose “3 m”;
- iii) plus:

A) $0,10 \times$ distancë DR për operime vizuale VFR për ditën; ose

B) $0,15 \times$ distancë DR për operime vizuale VFR gjatë natës.

2. Për operimet instrumentale (IFR):

i) “1, 5 D” ose 30 m, cilido që është më i madh, plus:

A) $0,10 \times$ distancë DR, për operime nën IFR me drejtim të saktë të kursit;

B) $0,15 \times$ distancë DR, për operime nën IFR me drejtim standard të kursit; ose

C) $0,30 \times$ DR distancë për operime nën IFR pa drejtim të kursit.

ii) Kur merret në konsideratë trajektorja e fluturimit të afrimit të humbur, divergjenca e zonës së konsiderimit të pengesës aplikohet vetëm pas përfundimit të distancës së disponueshme të uljes.

3. Për operimet me ngritje fillestare të kryer në mënyrë vizuale dhe konvertuar me IFR/IMC në një pikë të tranzicionit, kriteri i kërkuar në paragrafin 1 aplikohet deri në pikën e tranzicionit, dhe kriteri i kërkuar në paragrafin 2 aplikohet pas pikës së tranzicionit. Pika e tranzicionit nuk mund të gjendet para përfundimit të distancës së ngritjes së kërkuar për helikopterët (TODRH) që operojnë në klasën 1 të performancës apo para pikës së përcaktuar, pas ngritjes (DPATO) për helikopterë që operojnë në klasën 2 të performancës.

b) Për ngritjet që përdorin një procedurë të kalimit rezervë ose lateral, për qëllime të kërkesave të qartësimit të

pengesës, një pengesë e vendosur në zonën e kalimit rezervë ose laterale do të merret në konsideratë nëse distanca e saj laterale nga pika më e afërt në sipërfaqen poshtë trajektores së fluturimit të synuar nuk është më tej se:

1. Gjysma e gjerësisë minimale, e përcaktuar në AFM ose, kur ka gjerësi të papërcaktuar, “0, 75 x D”;

2. Plus më të madhen e “0, 25 x D” ose “3 M”;

3. Plus:

i) për operimet nën VFR ditën $0,10 \times$ distanca e udhëtuar nga pjesa e fundore e FATO; ose

ii) për operimet nën VFR gjatë natës $0,15 \times$ distanca e udhëtuar nga pjesa e fundore e FATO.

c) pengesat mund të mos merren parasysh nëse ato janë vendosur përtej masës:

1. $7 \times$ rrezja e helikës (R) për operimet ditën, në qoftë se është e sigurt se saktësia e navigimit mund të arrihet duke iu referuar sugjerimeve vizuale të përshtatshme gjatë marrjes së lartësisë;

2. $10 \times R$ për operimet natën, në qoftë se është e sigurt se saktësia e navigimit mund të arrihet duke iu referuar sugjerimeve vizuale të përshtatshme gjatë marrjes së lartësisë;

3. 300 m nëse saktësia e lundrimit mund të arrihet duke lundruar me ndihmëset përkatëse; ose

4. 900 m në të gjitha rastet e tjera.

KAPITULLI 2 PËRFORMANCA E KLASIT 1

CAT.POL.H.200 E përgjithshme

Helikopterët e operuar në klasin 1 të performancës duhet të certifikohen në kategorinë A ose ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore.

CAT.POL.H.205 Ngritja

a) Pësja e ngritjes nuk duhet të kalojë peshën maksimale të ngritjes së specifikuar në AFM për procedurën që do të përdoret.

b) Pësja e ngritjes duhet të jetë e tillë që:

1. Të jetë e mundur që të refuzojë ngritjen dhe uljen në FATO në rast të mosfunksionimit kritik të motorit që është e njohur në ose para pikës së përcaktuar të ngritjes (TDP);

2. Distanca e kërkuar e ngritjes së refuzuar në (RTODRH) nuk e kalon distancën e ngritjes së refuzuar të disponueshme (RTODAH); dhe

3. TODRH nuk e kalon distancën e disponueshme të ngritjes (TODAH).

4. Pavarësisht paragrafit (b)(3), TODRH mund të tejkalojë TODAH nëse helikopteri, me mosfunksionim të motorit kritik që është e njohur në TDP mundet, kur vazhdon ngritjen, të shmangë të gjitha pengesat deri në fund të TODRH nga një kufi vertikal prej jo më pak se 10,7 m (35 ft).

c) Kur tregohet pajtueshmëri me pikat “a” dhe “b”, duhet të merren parasysh parametrat përkatës të CAT.POL.H.105 (c) në aerodromin ose në bazën operative të nisjes.

d) Kjo pjesë e ngritjes duke përfshirë edhe TDP do të kryhet në një sipërfaqe me fushëpamje të tillë që në të, të mund të kryhet ngritje e refuzuar.

e) Për ngritjen me përdorim të një procedurë të kalimit rezervë ose lateral, me mosfunksionim të motorit kritik të

njohur në ose para TDP, të gjitha pengesat në zonën e kalimit rezervë ose lateral duhet të jenë pa pengesa në një diapazon të përshtatshëm.

CAT.POL.H.210 Trajektorja e fluturimit të ngritjes

a) Nga fundi i TODRH me mosfunksionim të motorit kritik të konstatuar në TDP:

1. Pësja e ngritjes duhet të jetë e tillë që trajektorja e fluturimit të ngritjes të sigurojë shmangie vertikale, të të gjitha pengesave të vendosura në trajektoren e marrjes së lartësisë, prej jo më pak se 10,7 m (35 ft) për operimet nën VFR dhe 10,7 m (35 ft) + $0,01 \times$ distancën DR për operimet nën IFR. Duhet të merren parasysh vetëm pengesat e specifikuar në CAT.POL.H.110.

2. Kur bëhet një ndryshim i drejtimit prej më shumë se 15° , duhet të bëhet tolerancë e duhur për efekt të këndit të animit në mënyrë që të bëhet e mundur përputhja me kërkesat e shmangies së pengesave. Kjo kthesë nuk duhet që të fillohet para se të arrijë një lartësi prej 61 m (200 ft) mbi sipërfaqen e ngritjes përveçse kur ajo është pjesë e një procedure të miratuar në AFM.

b) Kur tregohet pajtueshmëri me pikën “a”, duhet të merren parasysh parametrat përkatës të CAT.POL.H.105 (c) në aerodromin ose vendin operativ të nisjes.

CAT.POL.H.215 Në rrugë - motor kritik jofunksional

a) Pësja e helikopterit dhe trajektorja e fluturimit në të gjitha pikat përgjatë rrugës, me motor kritik jofunksional dhe kushtet e parashikuara meteorologjike të fluturimit, duhet të lejojë pajtueshmëri me pikat 1, 2 ose 3:

1. Kur synohet që fluturimi do të kryhet me sipërfaqe të padukshme, pësja e helikopterit lejon një normë të marrjes së lartësisë të paktën 50 ft / minutë me motor kritik jofunksional në një lartësi prej të paktën 300 m (1000 ft), ose 600 m (2000 ft) në zonat e terrenit malor, mbi të gjithë terrenin dhe pengesat përgjatë rrugës brenda 9,3 km (5 NM) në secilën anë të trajektores së synuar.

2. Kur synohet që fluturimi do të kryhet me sipërfaqe të padukshme, trajektorja e fluturimit lejon helikopterin për të vazhduar fluturimin nga lartësia e lundrimit në një lartësi prej 300 m (1000 ft) mbi një vend të uljes ku një ulje mund të bëhet në përputhje me CAT.POL.H.220. Trajektorja e fluturimit shmang vertikalisht, prej të paktën 300 m (1000 ft) ose 600 m (2000 ft) në zona të terrenit malor, mbi të gjithë terrenin dhe pengesat përgjatë rrugës brenda 9,3 km (5 NM) në të dyja anët e trajektores së synuar. Teknikat e humbjes së lartësisë me regjim ekonomik mund të përdoren.

3. Kur synohet që fluturimi do të kryhet në kushte meteorologjike vizuale (VMC) me sipërfaqet e dukshme, trajektorja e fluturimit lejon helikopterin për të vazhduar fluturimin nga lartësia e navigimit në një lartësi prej 300 m (1000 ft) mbi një vend uljeje, ku një ulje mund të bëhet në përputhje me CAT.POL.H.220, pa fluturuar në çdo kohë nën lartësinë e duhur minimale të fluturimit. Pengesat brenda 900 m në të dyja anët e rrugës duhet të merren parasysh.

b) Kur tregohet pajtueshmëri me pikat (a)(2) ose (a)(3):

1. Motori kritik presupozohet të fiket në pikën më kritike përgjatë rrugës;

2. Është marrë parasysh efekti i erërave në trajektoren e fluturimit;

3. Derdhja e karburantit është planifikuar të kryhet vetëm në një masë në përputhje me arrijtjen e aerodromit apo bazën e

operimit me rezervat e karburantit të kërkuara dhe duke përdorur një procedurë të sigurt; dhe

4. Derdhja e karburantit nuk planifikohet nën 1 000 ft mbi terren.

c) Kufijtë e gjerësisë së pikave (a)(1) dhe (a)(2) do të rriten deri 18,5 km (10 NM) nëse saktësia e navigimit nuk mund të plotësohet për 95% të kohës totale të fluturimit.

CAT.POL.H.220 Ulja

a) Pësia e uljes së helikopterit në kohën e parashikuar të uljes nuk duhet të kalojë peshën maksimale të specifikuar në AFM për procedurën që do të përdoret.

b) Në rast të fikjes së motorit kritik të konstatuar në çdo pikë ose para pikës së caktuar të uljes (LDP), është e mundur ulja dhe ndalesa brenda FATO, ose kalimi në rreth të dytë dhe shmangia e të gjitha pengesave në trajektoren e fluturimit me një diferencë vertikale prej 10,7 m (35 ft). Vetëm pengesat si specifikohet në CAT.POL.H.110 duhet të merren parasysh.

c) Në rast të fikjes së motorit kritik të konstatuar në çdo moment në ose PLD pas saj, është e mundur:

1. Të shmangen të gjitha pengesat në trajektoren e afrimit; dhe

2. Të bëhet ulja dhe ndalesa brenda FATO.

d) Kur tregohet pajtueshmëri me pikat nga "a" deri tek "c", duhet të merren parasysh parametrat përkatës të CAT.POL.H.105 (c) për kohën e parashikuar të uljes në aerodromin e destinacionit apo bazën e operimit, ose në çdo aerodrom alternativ nëse kërkohet.

e) Ajo pjesë e uljes nga PLD deri në prekjen e tokës do të kryhet me sipërfaqen në dukje.

CAT.POL.H.225 Operimet e helikopterit për/nga një vend i interesit publik

a) Operimet për/nga një vend i interesit publik (PIS), mund të kryhen në klasin 2 të performancës, pa vepruar në përputhje me CAT.POL.H.310 (b) ose CAT.POL.H.325 (b), me kusht që të jenë përmbushur të gjitha pikat e mëposhtme:

1. PIS ka qenë në përdorim para datës 1 korrik 2002;

2. Madhësia e PIS apo mjedisi i pengesave nuk lejojnë pajtueshmërinë me kërkesat për operime në klasin 1 të performancës;

3. Operimi është kryer me një helikopter me një MOPSC prej gjashtë ose më pak pasagjerë;

4. Operatori përputhet me CAT.POL.H.305 (b), (2) dhe (b) (3);

5. Pësia e helikopterit nuk e kalon peshën maksimale të specifikuar në AFM për një normë të marrjes së lartësisë prej 8% në ajër të palëvizshëm në shpejtësinë e duhur të një ngritjeje të sigurt (V_{TOSS}) me motor kritik jofunksional dhe motorët e mbetur që veprojnë me një shkallë të duhur të regjimit; dhe

6. Operatori ka marrë nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar miratimin paraprak për operimin. Para se operime të tilla të ndodhin në Republikën e Shqipërisë, operatori duhet të marrë një miratim Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Procedura specifike e bazës duhet të përcaktohen në manualin e operimeve për të minimizuar periudhën gjatë së cilës mund të ketë rrezik për personat në bordin e helikopterit dhe personat në sipërfaqe në rast të fikjes së motorit gjatë ngritjes dhe uljes.

c) Manuali i Operimit duhet të përmbajë për çdo PIS: një diagramë ose fotografi të pajisur me shënime, duke treguar aspektet kryesore, dimensionet, mospërputhjet me kërkesat e klasit 1 të performancës, rreziqet kryesore dhe planin e emergjencës nëse ndodh një incident.

KAPITULLI 3

PERFORMANCA E KLASIT 2

CAT.POL.H.300 Të përgjithshme

Helikopterët që operojnë në klasin 2 të performancës duhet të certifikohen në kategorinë A ose ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore.

CAT.POL.H.305 Operime pa një kapacitet të garantuar për ulje të detyruar të sigurt

a) Operimet pa një kapacitet të garantuar për ulje të detyruar të sigurt gjatë fazave të ngritjes dhe uljes do të bëhen vetëm nëse operatorit i është dhënë një miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Për të marrë dhe për të ruajtur një miratim të tillë, operatori duhet:

1. Të kryejë një vlerësim të rrezikut, ku të specifikojë:

i) llojin e helikopterit; dhe

ii) llojin e operimeve;

2. Të implementojë kushtet e mëposhtme:

i) të arrijë dhe të ruajë standardin e modifikimit të helikopterit/motorit të përcaktuar nga prodhuesi;

ii) të kryejë veprimet parandaluese të mirëmbajtjes të rekomanduara nga prodhuesi i helikopterit ose motorit;

iii) të përfshijë procedurat e ngritjes dhe uljes në manualin e operimeve, ku ato nuk ekzistojnë në AFM;

iv) të specifikojë trajnime për ekuipazhin e fluturimit; dhe

v) të sigurojë një sistem për raportimin të prodhuesit të humbjes së energjisë ose rastet e fikjes së motorit; dhe

3. Të implementojë një sistem të monitorimit të përdorimit (UMS).

CAT.POL.H.310 Ngritja

a) Pësia e ngritjes nuk duhet të tejkalojë peshën maksimale të specifikuar për një normë të marrjes së lartësisë prej 150 ft/min në 300 m (1 000 ft) mbi nivelin e aerodromit apo bazën e operimit me motor kritik jofunksional dhe motor(ët) e/të mbetur që operojnë me parametra të duhur të regjimit.

b) Për operime të tjera përveç atyre të specifikuara në CAT.POL.H.305, ngritja do të bëhet e tillë që një ulje e detyruar e sigurt të mund të ekzekutohet deri në pikën ku është i mundur vazhdimi i sigurt i fluturimit.

c) Për operime në përputhje me CAT.POL.H.305, përveç kërkesave të pikës "a":

1. Pësia e ngritjes nuk duhet të tejkalojë peshën maksimale të specifikuar në AFM për një operim pezull me të gjithë motorët funksionalë në efektin e tokës (AEO OGE) në ajër të palëvizshëm me të gjithë motorët që operojnë me parametrat e duhur të regjimit; ose

2. Për operimet nga një platformë:

i) me një helikopter që ka një MOPSC prej më shumë se 19 pasagjerësh; ose

ii) çdo helikopter që operohet nga një platformë e vendosur në një mjedis të pafavorshëm;

Masa e ngritjes do të marrë parasysh: procedurën, uljen e gabuar në lartësinë e platformës me motor(ë) kritik/ë

jofunksional/ë dhe motorët e mbetur që veprojnë me parametrat e duhur të regjimit.

d) Kur tregohet pajtueshmëri me pikat nga “a” deri tek “c”, duhet të merren parasysh parametrat përkatës të CAT.POL.H.105 (c) në pikën e nisjes.

e) Kjo pjesë e ngritjes para se kërkesa e CAT.POL.H.315 të jetë plotësuar do të kryhet me sipërfaqen në dukje.

CAT.POL.H.315 Trajektorja e fluturimit të ngritjes
Nga pika e përcaktuar, pas ngritjes (DPATO) ose, si alternativë, jo më vonë se 200 ft mbi sipërfaqen e ngritjes, me motor kritik jofunksional, duhet të jenë përmbushur kërkesat e CAT.POL.H.210 (a) (1), (a), (2) dhe (b).
CAT.POL.H.320 Në – rrugë – motor kritik jofunksional
Kërkesa e CAT.POL.H.215 duhet të përmbushen.

CAT.POL.H.325 Ulja

a) Pësja e uljes në kohën e parashikuar të uljes nuk duhet të kalojë peshën maksimale të specifikuar për një normë të marrjes së lartësisë prej 150 ft / min në 300 m (1000 ft) mbi nivelin e aerodromit apo bazën operative me motor kritik jofunksional dhe motorin(ët) e mbetur që punojnë në parametra të duhur të regjimit.

b) Nëse motori kritik fiket në çdo moment në trajektoren e afrimit:

1. Mund të kryhet një kalim në rreth të dytë duke plotësuar kërkesat e CAT.POL.H.315; ose

2. Për operime të tjera përveç atyre të specifikuara në CAT.POL.H.305, helikopteri mund të kryejë një ulje të detyruar të sigurt.

c) për operime në përputhje me CAT.POL.H.305, përveç kërkesave të pikës “a”:

1. Pësja e uljes nuk duhet të kalojë peshën maksimale të specifikuar në AFM për një OGE AEO pezull në ajër të palevizshëm me të gjithë motorët që operojnë në një regjim të duhur të fuqisë; ose

2. Për operimet në një platforme:

i) me një helikopter që ka një MOPSC prej më shumë se 19 pasagjerë; ose

ii) çdo helikopter i operuar në një platformë të vendosur në një mjedis të pafavorshëm, pësja e uljes duhet të marrë parasysh procedurën dhe zbritjen e përshtatshme për lartësinë e platformës me motor kritik jofunksional dhe të motorit(ëve) të mbetur që vepron/jnë në një regjim të duhur të fuqisë.

d) Kur tregohet pajtueshmëri me pikat nga “a” deri tek “c”, duhet të merren parasysh parametrat përkatës të CAT.POL.H.105 (c) në aerodromin e destinacionit ose ndonjë alternativ, nëse kërkohet.

e) Pjesa e uljes pas së cilës kërkesa në pikën (b) (1) nuk mund të përmbushet do të kryhet me sipërfaqe.

KAPITULLI 4

PERFORMANCA E KLASIT 3

CAT.POL.H.400 Të përgjithshme

a) Helikopterët që operojnë në klasin 3 të performancës duhet të certifikohen në kategorinë A ose ekuivalente, siç përcaktohet nga Agjencia Europiane e Sigurisë Ajrore, ose në kategorinë B.

b) Operimet duhet të kryhen vetëm në një mjedis të favorshëm, me përjashtim të:

1. Operimit në përputhje me CAT.POL.H.420; ose

2. Për fazën e ngritjes dhe uljes, operimit në përputhje me pikën “c”.

c) Nëse operatori është miratuar në përputhje me CAT.POL.H.305, operimet mund të kryhen në/nga një aerodrom ose bazë operative që gjendet jashtë një zone të populluar dhe të pafavorshme, pa një kapacitet të garantuar për ulje të detyruar të sigurt:

1. Gjatë ngritjes, para arritjes V_y (shpejtësia për normën më të mirë të marrjes së lartësisë) ose 200 ft mbi sipërfaqen e ngritjes; ose

2. Gjatë uljes, nën 200 ft mbi sipërfaqen e uljes.

d) Operimet nuk duhet të kryhen:

1. Në sipërfaqe pa fushëpamje;

2. Natën;

3. Kur tavani është më pak se 600 ft; ose

4. Kur vizibiliteti është më pak se 800 m.

CAT.POL.H.405 Ngritja

a) Pësja e ngritjes duhet të jetë më e ulët nga:

1. MCTOM; ose

2. Pësja maksimale e ngritjes e specifikuar për një varje në efektin e tokës me të gjithë motorët që operojnë me regjim të ngritjes, ose nëse kushtet janë të tilla që një varje në efektin e tokës nuk mund të realizohet, pësja e ngritjes, e specifikuar për një varje me të gjithë motorët që operojnë me regjim të ngritjes.

b) Përveç siç parashikohet në CAT.POL.H.400 (b), në rast të fikjes së motorit, helikopteri duhet të jetë në gjendje të kryejë një ulje të detyruar të sigurt.

CAT.POL.H.410 Në rrugë

a) Helikopteri duhet të jetë në gjendje, me të gjithë motorët që operojnë brenda kushteve të regjimit maksimal të vazhdueshëm, për të vazhduar rrugën e tij të synuar, apo për të planifikuar një devijim pa fluturuar në çdo pikë poshtë lartësisë minimale të fluturimit.

b) Përveç siç parashikohet në CAT.POL.H.420, në rast të fikjes së motorit, helikopteri duhet të jetë në gjendje të kryejë një ulje të detyruar të sigurt.

CAT.POL.H.415 Ulja

a) Pësja e uljes së helikopterit në kohën e parashikuar të uljes duhet të jetë më e ulët nga:

1. Pësja maksimale e certifikuar e uljes; ose

2. Pësja maksimale e uljes së specifikuar për një varje në efektin e tokës, me të gjithë motorët që operojnë me fuqinë e ngritjes, ose nëse kushtet janë të tilla që një varje në efektin e tokës nuk ka mundur të realizohet, pësja e uljes për një varje nën efektin e ujit me të gjithë motorët që operojnë me fuqi të ngritjes.

b) Përveç siç parashikohet në CAT.POL.H.400 (b), në rast të fikjes së motorit, helikopteri do të jetë në gjendje të kryejë një ulje të detyruar të sigurt.

CAT.POL.H.420 Operimet e helikopterit mbi një mjedis të pafavorshëm që gjendet jashtë një zone të populluar

a) Operimet mbi një zonë të papopulluar, të pafavorshme, pa një kapacitet për një ulje të detyruar të sigurt me helikopterët me motor turbine me një MOPSC prej gjashtë ose më pak pasagjerësh, duhet të kryhen vetëm nëse operatori i është dhënë një miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, pas një vlerësimi të rrezikut të sigurisë, që kryhet nga operatori. Para se të ndodhin këto

operime në Republikën e Shqipërisë, operatori duhet të marrë një miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Për të marrë dhe për të mbajtur një miratim të tillë operatori duhet të:

1. Të kryejë këto operime vetëm në zonat dhe sipas kushteve të përcaktuara në miratim;
 2. Të mos kryejë këto operime sipas një miratimi HEMS;
 3. Të provojë se kufizimet e helikopterit, apo konsiderata të tjera të justifikueshme, përjashtojnë përdorimin e kritereve të performancës të përshtatshme; dhe
 4. Të miratohen në përputhje me CAT.POL.H.305 (b).
- c) Pavarësisht nga CAT.IDE.H.240, operacione të tilla mund të zhvillohen pa pajisje shtesë të oksigjenit, me kusht që helikopteri nuk e kalon lartësinë 10 000 ft për një periudhë më të gjatë se 30 minuta dhe asnjëherë nuk e tejkalon 13 000 ft lartësi të presionit.

Seksioni 3 Pesha dhe balancimi

KAPITULLI 1 AVIONËT ME MOTORË

CAT.POL.MAB.100 Pesha dhe balancimi, ngarkesa

a) Gjatë çdo faze të operimit, ngarkesa, pesha dhe qendra e rëndesës së avionit duhet të pajtohen me kufizimet e specifikuar në AFM, ose në manualin e operimeve nëse është më shumë kufizues.

b) Operatori duhet të përcaktojë peshën dhe qendrën e rëndesës të çfarëdo avioni duke e peshuar para hyrjes fillestare në shërbim dhe më pas në intervale prej katër vjetësh nëse përdoren peshat individuale të avionëve, ose nëntë vjet, nëse përdoren peshat e flotës. Efektet e akumuluar të modifikimit dhe riparimeve në peshë dhe balancim duhet të llogariten dhe dokumentohen siç duhet. Avioni do të ripeshohet nëse nuk dihet me saktësi efekti i modifikimeve në peshë dhe balancim.

c) Peshimi duhet të kryhet nga prodhuesi i avionit ose nga një organizatë e miratuar e mirëmbajtjes.

d) Operatori duhet të përcaktojë peshën e të gjitha pajisjeve operative dhe anëtarëve të ekuipazhit të përfshira në peshën e thatë të avionit duke peshuar ose duke përdorur peshat standarde. Ndikimi i pozicionit të tyre në qendrën e rëndesës së avionit duhet të përcaktohet.

e) Operatori duhet të përcaktojë peshën e ngarkesës së trafikut, ku të përfshihet çdo balast, duke e peshuar aktualisht ose duke përcaktuar peshën e ngarkesës së trafikut në përputhje me peshat standarde të pasagjerëve dhe bagazheve.

f) Përveç peshave standarde për pasagjerët dhe bagazhet e kontrolluara, operatori mund të përdorë peshat standarde për objekte të tjera të ngarkesës, në qoftë se ai demonstron tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar që këto objekte kanë të njëjtën peshë apo kur peshat e tyre janë brenda kufijve të specifikuar.

g) Operatori duhet të përcaktojë peshën e ngarkesës së karburantit duke përdorur densitetin aktual ose, nëse nuk dihet, densitetin e llogaritur në përputhje me një metodë të specifikuar në manualin e operimeve.

h) Operatori duhet të sigurojë se:

1. Ngarkesa e avionit të tij kryhet nën kontrollin e personelit të kualifikuar; dhe

2. Ngarkesa e trafikut është në përputhje me të dhënat e përdorura për llogaritjen e peshës dhe balancimit të avionit.

i) Operatori duhet të përputhet me limitet strukturore shtesë, të tilla si: kufizimi i rezistencës së dyshemesë, ngarkesa maksimale për metër lëvizje, pesha maksimale për zonën e bagazheve dhe kufirin maksimal të ndenjëseve. Për helikopterët, përveç kësaj, operatori duhet të marrë parasysh ndryshimet e ngarkesës në fluturim.

j) Operatori duhet të specifikojë, në manualin e operimeve, parimet dhe metodat e përfshira në ngarkesën dhe në sistemin e peshës dhe balancimit që plotësojnë kërkesat, të cilat përmbahen në pikat nga “a” deri tek “i”. Ky sistem duhet të mbulojë të gjitha llojet e operimeve të synuara. CAT.POL.MAB.105 Të dhënat dhe dokumentacioni i peshës dhe i balancimit

a) Operatori duhet të përcaktojë të dhënat e peshës dhe të balancimit dhe të zhvillojë dokumentacionin paraprak për secilin fluturim, duke specifikuar ngarkesën dhe shpërndarjen e saj. Dokumentacioni i peshës dhe i balancimit do t’i mundësojë komandantit të përcaktojë se ngarkesa dhe shpërndarja e saj është e tillë që nuk tejkalon kufijtë e përcaktuar të peshës dhe balancimit. Dokumentacioni i masës së balancës duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

1. Regjistrimin dhe tipin e avionit;
2. Identifikimin e fluturimit, numrin dhe datën;
3. Emrin e komandantit;
4. Emrin e personit i cili ka përgatitur dokumentin;
5. Peshën e thatë operative dhe qendrën e rëndesës përkatëse të avionit, ku:

- i) për aeroplanët e klasit B të performancës dhe për helikopterët, mund të mos jetë i nevojshëm pozicioni i qendrës së rëndesës në dokumentacionin e peshës dhe balancimit, në qoftë se, për shembull, shpërndarja e ngarkesës është në përputhje me një tabelë të parallogaritur të balancimit ose në qoftë se mund të tregohet se për operimet e planifikuara mund të sigurohet një balancim i saktë, pavarësisht ngarkesës së vërtetë;
6. Peshën e karburantit të ngritjes dhe peshën e karburantit të udhëtimit;
7. Peshën e konsumueshme e të tjerave përveç karburantit, nëse aplikohet;
8. Komponentët e ngarkesës duke përfshirë pasagjerët, bagazhet, mallrat dhe balastet;
9. Peshën e ngritjes, të uljes dhe peshën pa karburant;
10. Pozicionet e aplikueshme të qendrës së rëndesës së avionit; dhe

11. Vlerat kufizuese të peshës dhe qendrës së rëndesës. Informacioni i mësipërm duhet të jetë i disponueshëm në dokumentet e planit të fluturimit ose në sistemet e peshës dhe balancimit. Një pjesë e këtij informacioni mund të jetë i përfshirë në dokumente të tjera të gatshme për t’u vënë në dispozicion për përdorim.

b) Kur të dhënat dhe dokumentacioni i peshës dhe i balancimit e kanë burimin nga një sistem i kompjuterizuar, operatori duhet verifikojë integritetin e të dhënave të nxjerra.

c) Personi që mbikëqyr ngarkesën e avionit duhet konfirmojë me nënshkrim ose me një mënyrë ekuivalente, se

ngarkesa dhe shpërndarja e saj janë në përputhje me dokumentimin e peshës dhe balancimit të dorëzuar të komandanti. Komandanti duhet të tregojë pranimin e tij/saj duke e nënshkruar ose me një mënyrë ekuivalente.

d) Operatori duhet të specifikojë procedurat për ndryshimet e minutës së fundit për ngarkesën për të siguruar, që:

1. Çdo ndryshim i minutës së fundit pas kompletimit të dokumentacionit të peshës dhe balancimit është sjellë në vëmendjen e komandantit dhe ka hyrë në dokumentet e planit të fluturimit që përmban dokumentacionin për këtë gjë;

2. Maksimumi i ndryshimeve të minutës së fundit i lejuar në numrin e pasagjerëve ose ngarkesën e mbajtur është specifikuar; dhe

3. Nëse tejkalohet ky numër maksimal, përgatitet dokumentacion i ri për peshën dhe balancimin.

d) Operatori duhet të marrë miratimin nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, nëse ai/ajo dëshiron të përdorë një sistem kompjuterik të integruar në bord të peshës dhe balancimit ose një sistem të kompjuterizuar të pavarur për peshën dhe balancimin si një burim primar për dispecerim. Operatori duhet të demonstrojë saktësinë dhe besueshmërinë e këtij sistemi.

NËNPJESA D

INSTRUMENTET, TË DHËNAT, PAJISJET

Seksioni 1

Aeroplanët

CAT.IDE.A.100 Instrumentet dhe pajisjet - të përgjithshme
a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nënpjesë duhet të miratohen në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese”, me përjashtim të pikave të mëposhtme:

1. Siguresës rezervë;
2. Dritave të pavarura të lëvizshme;
3. Një mekanizmi të saktësisë së kohës;
4. Mbajtëses së hartës;
5. Kutisë së ndihmës së shpejtë;
6. Kutisë së emergjencës mjekësore;
7. Megafonëve;
8. Pajisjeve të mbijetesës dhe të sinjalizimit;
9. Spirancave detare dhe pajisjeve për ankorim;
10. Pajisjeve të sigurimit për fëmijët.

b) Instrumentet dhe pajisjet që nuk kërkohen nga kjo nënpjesë dhe që nuk janë të nevojshme për t’u miratuar në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese”, por që mbarten në fluturim, duhet të përputhen me pikat e mëposhtme:

1. Informacioni i siguruar nga këto instrumente, pajisje ose aksesore, të cilat nuk duhet të përdoren nga ekuipazhi fluturues për të përmbushur aneksin 1 të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në

fushën e aviacionit civil” ose CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 dhe CAT.IDE.A.345; dhe
2. Instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të ndikojnë në vlefshmërinë e aeroplanit, madje edhe në raste dështimi ose keqfunksionimi.

c) Nëse pajisjet duhet të përdoren nga një anëtar i ekuipazhit fluturues në vendin e tij/saj gjatë fluturimit, këto pajisje duhet të jenë të arritshme nga ai vend. Kur një pjesë e vetme e pajisjeve kërkohet për t’u operuar nga më shumë se një anëtar ekuipazhi fluturues, këto pajisje duhet të instalohen në mënyrë të tillë që të jenë të arritshme nga çdo vend në të cilën kërkohet të operohet pajisja.

d) Ato instrumente që përdoren nga çdo anëtar i ekuipazhit fluturues duhet të vendosen në mënyrë të atillë që të lejojnë anëtarin e ekuipazhit fluturues të shikojë treguesit nga vendi i tij/saj, me minimumin e praktikuar të devijimit nga pozicioni dhe linja e vizionit që ai/ajo merr normalisht kur shikon përpara gjatë fluturimit.

e) Të gjitha pajisjet emergjente të kërkuara duhet të jenë të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

CAT.IDE.A.105 Minimumi i pajisjeve për fluturim

Një fluturim nuk duhet të fillojë kur ndonjë nga instrumentet, pjesët dhe pajisjet ose funksionet e aeroplanit të kërkuara për fluturimin e synuar janë jofunksionale dhe mungojnë, përveç kur:

a) aeroplani operon në përputhje me listën e pajisjeve minimale (MEL) të operatorit;

b) operatori është miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për të operuar aeroplanin brenda kufizimeve të listës minimale të pajisjeve nga prodhuesi (MMEL).

CAT.IDE.A.110 Siguresat elektrike rezervë

a) Aeroplanët duhet të pajisen me siguresa elektrike rezervë, të klasifikimeve të kërkuara për mbrojtjen e plotë të qarkut, për zëvendësimin e atyre siguresave që lejohen të zëvendësohen në fluturim.

b) Numri i siguresave rezervë që kërkohen për t’u mbajtur duhet të jetë më i lartë se:

1. 10 % e numrit të rezervave të secilit klasifikim;
2. Tri rezerva për secilin klasifikim.

CAT.IDE.115 Dritat e operimit

a) Aeroplanët që operojnë gjatë ditës duhet të pajisen me:

1. Një sistem dritash kundër përplasjes;
2. Drita të furnizuara nga sistemi elektrik i aeroplanit për të garantuar ndriçimin e duhur të gjitha instrumenteve dhe pajisjeve esenciale të operimit të sigurt të aeroplanit;
3. Drita të furnizuara nga sistemi elektrik i aeroplanit për të garantuar ndriçim në të gjitha kabinat e pasagjerëve;
4. Një dritë të lëvizshme të pavarur për secilin anëtar ekuipazhi të kërkuar, e gatshme për t’u përdorur nga ata kur ulen në vendin e caktuar.

b) Aeroplanët që operojnë gjatë natës krahas kësaj duhet të pajisen me:

1. Drita navigimi/pozicionimi;
2. Dy drita të uljes ose një dritë e vetme që ka dy filamente të ndara;
3. Ndriçimin për t’u përputhur me rregulloret ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det nëse aeroplani operon si hidroplan.

CAT.IDE.A.120 Pajisjet për të pastruar xhamin e përparmë

Aeroplanët me një peshë maksimale (MCTOM) më shumë se 5700 kg duhet të pajisjen në vendin e secilit pilot me një pajisje për të mbajtur të pastër xhamin e përparëm gjatë reshjeve.

CAT.IDE.A.125 Operimet vizuale (VFR) gjatë ditës - instrumentet e fluturimit dhe të navigimit dhe pajisjet shoqëruese

a) Aeroplanët që operojnë ditën sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR) duhet të kenë pajisjet e mëposhtme, të disponueshme në stacionin e pilotit:

1. Mjetet matëse dhe treguese:

i) Busull magnetike;

ii) Kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;

iii) Lartësia e presionit;

iv) Shpejtësia e treguar;

v) Shpejtësia vertikale;

vi) Kthesa dhe pjerrësia;

vii) Pozicioni;

viii) Drejtimi;

ix) Temperatura e jashtme e ajrit;

x) Numri Mach kurdo që kufizimet e shpejtësisë shprehen në termat e këtij numri.

2. Një mjet për të treguar kur furnizimi i tensionit për instrumentet e fluturimit të kërkuar nuk është i përshtatshëm.

b) Kur kërkohen dy pilotë për operimin, duhet të jenë në dispozicion për pilotin e dytë, pajisjet shtesë treguese si më poshtë:

1. Lartësia e presionit;

2. Shpejtësia e ajrit të treguar;

3. Shpejtësia vertikale;

4. Kthesa dhe pjerrësia;

5. Pozicioni;

6. Drejtimi.

c) Një mjet për të parandaluar keqfunksionimin e sistemit të treguesit të shpejtësisë gjatë kondensimit ose ngrirjes, dhe kjo duhet të jetë e vlefshme për:

1. Aeroplanët me një peshë maksimale (MCTOM) më shumë se 5700 kg ose një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë;

2. Aeroplanët e lëshuar për herë të parë me një CVA individuale në ose pas 1 prillit 1999.

d) Aeroplanët me një motor të lëshuar për herë të parë me një CVA individuale para 22 majit 1995, janë të përjashtuara nga kërkesat e (a)(1)(vi), (a)(1)(vii), (a)(1)(viii) dhe (a)(1)(ix) nëse për përputhshmëri do të kërkojnë shtesë të pajisjeve.

CAT.IDE.A.130 Operimet instrumentale (IFR) ose natën - pajisjet fluturuese dhe të navigimit dhe pajisjet shoqëruese Aeroplanët që operojnë në kushte vizuale VFR natën ose instrumentale IFR duhet të kenë pajisjet e mëposhtme, të disponueshme nga pozicioni i pilotit:

a) Pajisje matëse dhe treguese:

1. Busull magnetike;

2. Kohëmatës në orë, minuta dhe sekonda;

3. Shpejtësia e treguar;

4. Shpejtësia vertikale;

5. Kthesa dhe pjerrësia, ose në rastin e avionëve të pajisura me mjet për matjen e gatishmërisë dhe qëndrimin e shfaqur;

6. Lartësia;

7. Orientimi i stabilizuar;

8. Temperatura e jashtme e ajrit;

9. Numri "M" kurdo që kufizimet e shpejtësisë janë shprehur në termat e numrit "M".

b) Dy pajisje për matjen dhe treguesin e lartësisë së presionit.

c) Një pajisje për të treguar kur furnizimi i tensionit për instrumentet e fluturimit të kërkuar nuk është i përshtatshëm.

d) Një pajisje për parandalimin e keqfunksionimit të sistemit tregues të shpejtësisë siç kërkohet në pikat (a)(3) dhe (h)(2) për shkak të kondensimit ose ngrirjes.

e) Një pajisje për të njoftuar ekuipazhin fluturues në lidhje me dështimin e pajisjes së kërkuar në pikën "d", për aeroplanët:

1. E lëshuar me një CVA individuale në ose pas 1 prillit 1998;

2. E lëshuar me një CVA individuale para 1 prillit 1998 me një MCTOM më shumë se 5700 kg, dhe me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë.

f) Përveç aeroplanëve me helika me një MCTOM 5700 kg ose më pak, dy sisteme të pavarura të presionit statik.

g) Një sistem presioni statik dhe një burim alternativ i presionit statik për aeroplanët me helika me një MCTOM 5700 kg ose më pak.

h) Kurdo që dy pilotë të kërkohen për operimin, një mjet i ndarë i shfaqjes së pilotit të dytë:

1. Presioni në lartësi;

2. Shpejtësia e treguar e ajrit;

3. Shpejtësia vertikale;

4. Kthesa dhe pjerrësia;

5. Lartësia;

6. Drejtimi i stabilizuar.

i) Për avionët me një MCTOM 5700 kg ose më shumë ose një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë, një pajisje ndihmëse për matjen dhe treguesin e pozicionit të përdorshëm nga stacioni i të dy pilotëve, që:

1. Funksionon vazhdimisht gjatë operimeve normale dhe pas një dështimi total të sistemit kryesor elektrik, që mundëson një burim të pavarur nga ky sistem;

2. Siguron operime të besueshme për një minimum prej 30 minutash pas dështimit total të sistemit kryesor elektrik, duke marrë në konsideratë ngarkesat e tjera në furnizuesin emergjent të energjisë dhe procedurat operacionale;

3. Operon në mënyrë të pavarur nga çdo pajisje e matjes së tregimit të pozicionit;

4. Vihet në funksion automatikisht pas dështimit total të sistemit kryesor elektrik;

5. Është e ndriçuar siç duhet gjatë fazave të operimit, përveç aeroplanëve me një MCTOM 5700 kg ose më pak, të regjistruara në Republikën e Shqipërisë që prej 1 prillit 1995 dhe të pajisura me një tregues të lartësisë në panelin e majtë të instrumenteve;

6. Është lehtësisht e evidentueshme nga ekuipazhi fluturues kur indikator i lartësisë është duke funksionuar me tensionin emergjent.

7. Kur treguesi i ndihmës së lartësisë ka furnizimin e vet të energjisë, ka një tregim të shoqëruar, ose në vetë atë ose në panelin e instrumenteve, kur është në përdorim ky furnizim;

j) Mbajtësi i hartave në një pozicion të lexueshëm që mund të ndriçohet në operimet natën.

CAT.IDE.A.135 Pajisjet shtese për operimet vizuale (IFR) me një pilot

Aeroplanët që operojnë me rregullat e fluturimit instrumental (IFR) me një pilot duhet të pajisen me një autopilot të paktën për funksionet e ruajtjes së lartësisë dhe drejtimit.

CAT.IDE.A.140 Sistemi paralajmërues i lartësisë

a) Aeroplanët e mëposhtëm duhet të pajisen me një sistem paralajmërues për lartësinë:

1. Aeroplanët me motor me turbinë me një MCTOM më shumë se 5700 kg ose që kanë një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë;

2. Aeroplanët me motor turboreaktiv.

b) Sistemi paralajmërues i lartësisë duhet të jetë në gjendje:

1. Të lajmërojë ekuipazhin fluturues kur afron në një lartësi të përcaktuar;

2. Të lajmërojë ekuipazhin fluturues me të paktën një sinjal akustik, kur devijon nga një lartësi e përzgjedhur.

c) Pavarësisht pikës “a”, aeroplanët me një MCTOM 5700 kg ose më pak, që kanë një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë, me një CVA individuale të lëshuar për herë të parë, para 1 prillit 1972 dhe të regjistruar në Republikën e Shqipërisë më 1 prill 1995 janë të përjashtuar nga kërkesa për të qenë të pajisur me një sistem paralajmërues të lartësisë.

CAT.IDE.A.150 Sistemi paralajmërues i afrimit me terrenin (TAWS)

a) Aeroplanët me motor me turbinë që kanë një MCTOM më shumë se 5700 kg ose një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë, duhet të pajisen me një TAWS që përmbush kërkesat e pajisjeve të klasit A, siç specifikohet në një standard të pranueshëm.

b) Aeroplanët me motor me pistona me një MCTOM më shumë se 5700 kg ose një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë, duhet të pajisen me një TAWS që përmbush kërkesat për pajisjet e klasit B, siç specifikohet një standard të pranueshëm.

CAT.IDE.A.155 Sistemi i shmangies së goditjes ajrore (ACAS)

Përveç rasteve kur parashikohet ndryshe nga rregullorja “Mbi kërkesat e përbashkëta të përdorimit të hapësirës ajrore dhe procedurat e operimit për shmangien e përplasjeve ajrore”, aeroplanët me motorë me turbinë me një MCTOM më shumë se 5700 kg ose një MOPSC më shumë se 19 pasagjerë duhet të pajisen me ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Pajisjet treguese të motit në ajër

Avionët e mëposhtëm duhet të kenë pajisje treguese për motin në ajër kur operojnë gjatë natës ose në kushte vizuale meteorologjike (IMC) në zonat me stuhi ose kushte të tjera të rrezikshme të motit gjatë rrugëkalimit, të konsideruara si të lexueshme nga pajisja treguese e motit në ajër:

a) Aeroplanët e presurizuar;

b) Aeroplanët e papresurizuar me një MCTOM më shumë se 5700 kg;

c) Aeroplanët e papresurizuar me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë.

CAT.IDE.A.165 Pajisjet shtesë për operimet në kushtet e ngrirjes gjatë natës

a) Aeroplanët që operojnë në kushte aktuale ose të pritura të ngrirjes gjatë natës duhet të pajisen me një pajisje për të ndriçuar ose për të treguar formimin e akullit.

b) Mjetet për të ndriçuar formimin e akullit nuk duhet të shkaktojnë shkëlqim ose reflektim që mund të jetë pengesë për anëtarët e ekuipazhit gjatë performancës së detyrave të tyre.

CAT.IDE.A.170 Sistemi interfonik i ekuipazhit fluturues

Aeroplanët që operojnë me më shumë se një anëtar të ekuipazhit fluturues duhet të pajisen me një sistem interfonik të këtij ekuipazhi, që të përfshijë kufje dhe mikrofona për përdorim nga të gjithë ata.

CAT.IDE.A.175 Sistemi interfonik i anëtarëve të kabinës Aeroplanët me një MCTOM më shumë se 15000 kg ose i një MOPSC më shumë se 19 duhet të pajisen me një sistem interfonik të anëtarëve të kabinës, përveç aeroplanëve të lëshura fillimisht me një CVA individuale para 1 prillit 1965 dhe të regjistruar tashmë në Republikën e Shqipërisë më 1 prill 1995.

CAT.IDE.A.180 Sistemi i adresimit publik

Aeroplanët me një MOPSC më shumë se 19 pasagjerë duhet të pajisen me një sistem të adresimit publik, përjashtuar aeroplanët e lëshuar fillimisht me një CVA individuale përpara 1 prillit 1965 dhe që janë regjistruar në Republikën e Shqipërisë para 1 prillit 1995.

CAT.IDE.A.185 Regjistruesi i zërit të kabinës së pilotimit

a) Aeroplanët e mëposhtëm duhet të pajisen me një regjistruer të zërit të kabinës së pilotimit (CVR):

1. Aeroplanët me një MCTOM më shumë se 5700 kg;

2. Aeroplanët me turbinë me shumë motorë me një MCTOM 5700 kg ose më pak, me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë dhe të lëshura fillimisht me një CVA individuale në ose pas 1 janarit 1990.

b) CVR duhet të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara të paktën:

1. Dy orët e mëparshme në rastin e aeroplanëve të referuar në pikën (a)(1) kur CVA individuale është lëshuar në ose pas 1 prillit 1998

2. 30 minutat e mëparshme për aeroplanët e referuar në pikën (a)(1) kur CVA individuale është lëshuar para 1 prillit 1998

3. 30 minutat e mëparshme, në rastin e aeroplanëve të referuar në pikën (a)(2).

c) CVR duhet të ruajë duke iu referuar një afati kohor:

1. Komunikimet zanore të transmetuara ose të marra me radio në kabinën e pilotimit;

2. Komunikimet zanore të ekuipazhit të fluturimit që përdorin sistemin interfonik dhe sistem të adresimit publik, nëse është i instaluar.

3. Ambienti dëgjimor i ekuipazhit të fluturimit, përfshirë pa kufizime:

i) për aeroplanët e lëshuar fillimisht me një CVA në ose pas 1 prillit 1998, sinjali i audios i marrë nga çdo kufje dhe mikrofoni në përdorim;

ii) për aeroplanët e referuar në pikën (a)(2) dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale para 1 prillit 1998, sinjali i audios i marrë nga çdo kufje dhe mikrofoni, nëse është e praktikueshme; dhe

4. Sinjale zanore ose audio që identifikon ndihma navigimi ose afrimi të dhëna në kufje ose altoparlant.

d) CVR duhet të fillojë të regjistrojë të dhënat përpara se aeroplani të lëvizë me motorët e tij dhe duhet të vazhdojë t'i regjistrojë deri në përfundimin e fluturimit kur aeroplani të mos jetë në gjendje për të lëvizur me motorët e tij. Përveç kësaj, në rastin e aeroplanëve të lëshuar me një CVA individuale në ose pas 1 prillit 1998, CVR duhet të fillojë automatikisht të regjistrojë përpara se aeroplani të lëvizë me motorin e tij dhe të vazhdojë të ruajë deri në përfundimin e fluturimit kur aeroplani të mos jetë në gjendje të lëvizë me motorin e tij.

e) Krahës pikës "d", në varësi të disponueshmërisë së tensionit elektrik, CVR duhet të fillojë të regjistrojë sa më shpejt të jetë e mundur gjatë kontrolleve të kabinës përpara se të ndizet motori, në fillim të fluturimit, deri në kontrollin e kabinës menjëherë pas fikjes së motorit në fund të fluturimit në rastin e:

1. Aeroplanëve të referuar në pikën (a)(1) dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale pas 1 prillit 1998;

2. Aeroplanëve të referuar në pikën (a)(2).

f) CVR duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar në lokalizimin e tij në ujë.

CAT.IDE.A.190 Regjistruesi i të dhënave të fluturimit

a) Aeroplanët e mëposhtëm duhet të pajisen me një regjistruer të të dhënave të fluturimit (FDR) që përdorin një metodë digjitale të regjistrimit dhe ruajtjes së të dhënave dhe të cilët kanë një metodë të gatshme të marrjes së të dhënave nga regjistrimet mediatike:

1. Aeroplanët me një MCTOM më shumë se 5700 kg dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose më pas 1 qershorit 1990;

2. Aeroplanët me motor me turbinë me një MCTOM më shumë se 5700 kg dhe të lëshuar fillimisht me CVA individuale para 1 qershorit 1990;

3. Aeroplanët me shumë motorë me turbinë me një MCTOM 5700 kg ose më pak, me një MOSPC më shumë se nëntë pasagjerë, dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose pas 1 prillit 1998.

b) FDR duhet të regjistrojë:

1. Kohën, lartësinë, shpejtësinë, akselerimin normal dhe drejtimin dhe mund të jetë në gjendje të mbajë ruajtjen e të dhënave për të paktën 25 orët e mëparshme për aeroplanët, referuar në pikën (a)(2) me një MCTOM më pak se 27000 kg;

2. Parametrat e kërkuar për të përcaktuar me saktësi trajektoren e fluturimit, shpejtësinë, lartësinë, regjimin e motorit dhe konfigurimin e pajisjeve të tërheqjes dhe ngritjes, si dhe të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën 25 orët e mëparshme, për aeroplanët e referuar në pikën (a)(1) me një MCTOM më pak se 27 000 kg dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale para 1 janarit 2016;

3. Parametrat e kërkuar për të përcaktuar me saktësi trajektoren e fluturimit, shpejtësinë, lartësinë, regjimin e motorit, konfigurimin dhe operimin, si dhe të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën 25 orët e mëparshme, për aeroplanët e referuar në pikën (a)(2) me një MCTOM më pak se 27 000 kg dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale para 1 janarit 2016;

4. Parametrat e kërkuar për të përcaktuar me saktësi trajektoren e fluturimit, shpejtësinë, lartësinë, regjimin e

motorit dhe konfigurimin e pajisjeve të tërheqjes dhe ngritjes, si dhe të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën 10 orët e mëparshme, për aeroplanët e referuar në pikën (a)(3) dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale para 1 janarit 2016;

5. Parametrat e kërkuar për të përcaktuar me saktësi trajektoren e fluturimit, shpejtësinë, lartësinë, regjimin e motorit, konfigurimin dhe operimin, si dhe të jetë në gjendje të ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën 25 orët e mëparshme, për aeroplanët e referuar në pikën (a)(1) dhe (a)(3) dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale pas 1 janarit 2016;

c) Të dhënat duhet të merren nga burimet e aeroplanit, të cilat mundësojnë lidhjen e saktë me informacionin që i tregohet ekuipazhit të fluturimit.

d) FDR duhet të fillojë regjistrimin e të dhënave përpara se aeroplani të jetë në gjendje të lëvizë nën fuqinë e tij dhe duhet të ndalojë pasi aeroplani të mos jetë në gjendje të lëvizë nën fuqinë e tij. Përveç kësaj, në rastin e aeroplanëve të lëshuar me një CVA individuale në ose pas 1 prillit 1998, FDR duhet të fillojë automatikisht regjistrimin e të dhënave para se aeroplani të jetë në gjendje të lëvizë nën fuqinë e tij dhe duhet të ndalojë automatikisht pasi aeroplani të mos jetë në gjendje të lëvizë nën fuqinë e tij.

e) FDR duhet të ketë pajisje për të ndihmuar për lokalizimin e tij në ujë.

CAT.IDE.A.195 Regjistrimi i lidhjes së të dhënave

a) Aeroplanët e lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose pas 8 prillit 2014 që kanë kapacitetin të operojnë komunikimin me lidhjen e të dhënave, të cilat janë të nevojshme për t'u pajisur me një CVR, duhet të ruhen në një regjistruer, kur aplikohen:

1. Mesazhet komunikuese të lidhjes së të dhënave që jepen dhe merren në avion me ATS përfshirë mesazhet që ushtrohen në aplikimet e mëposhtme:

- i) fillimi i lidhjes së të dhënave;

- ii) komunikimi pilot-kontrollor;

- iii) mbikëqyrja e adresuar;

- iv) informacioni i fluturimit;

- v) mbikëqyrja e transmetimit të aeroplanëve, duke marrë parasysh strukturën e sistemit;

- vi) kontrolli i të dhënave operuese të avionit, duke marrë parasysh strukturën e sistemit;

- vii) aq sa është e mundur, duke marrë parasysh strukturën e sistemit, grafikët.

2. Informacioni që mundëson lidhjen me çdo regjistrim shoqëruar të lidhjes së të dhënave komunikuese dhe të ruajtura veçmas aeroplanit.

3. Informacioni për kohën dhe prioritetin e mesazheve të komunikimit lidhjes së të dhënave, duke marrë në konsideratë strukturën e sistemit.

b) Regjistruesi duhet të përdorë një metodë digjitale të regjistrimit dhe ruajtjes së të dhënave dhe informacionit dhe një metodë për marrjen e të dhënave. Metoda regjistruese duhet të lejojë që të dhënat të përputhen me të dhënat e regjistruara në tokë.

c) Regjistruesi duhet të jetë në gjendje t'i ruajë të dhënat e regjistruara për të paktën të njëjtën kohëzgjatje siç është përcaktuar për CVR s në CAT.IDE.A.185.

d) Regjistruesi duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar për lokalizimin në ujë.

e) Kërkesat e aplikueshme për logjikën e fillimit dhe ndalimit të regjistruesit janë të njëjtat kërkesa të aplikueshme për logjikën e CVR sipas CAT.IDE.A.185 (d) dhe (e)

CAT.IDE.A.200 Regjistruesi i kombinuar

Përputhja me kërkesat CVR dhe FDR mund të arrihet nga:

a) 1 regjistrues për të dhënat e fluturimit dhe zërin e kabinës së pilotit në rastin e aeroplanëve ku kërkohet pajisja me një CVR dhe një FDR;

b) 1 regjistrues për të dhënat e fluturimit dhe zërin e kabinës së pilotit në rastin e aeroplanëve me një MCTOM 5700 kg ose më pak ku kërkohet pajisja me një CVR dhe një FDR

c) 2 regjistrues për të dhënat e fluturimit dhe zërin e kabinës së pilotit në rastin e aeroplanëve me një MCTOM më shumë se 5700 kg dhe ku kërkohet pajisja me një CVR dhe një FDR.

CAT.IDE.A.205 Ndenjëset, rripat e sigurimit, sistemet kufizuese dhe pajisjet kufizuese të fëmijëve

a) Aeroplanët duhet të pajisjen me:

1. Një ndenjëse për çdo person në bord i cili është 24-muajsh ose më shumë;

2. Rrip sigurimi për çdo vend të pasagjerit dhe rripa kufizues për çdo ndenjëse fëmijësh, përjashtuar rastet e specifikuara në pikën 3;

3. Rrip sigurimi me sistem kufizues për bustin e sipërm në çdo ndenjëse të pasagjerit dhe rripa kufizues në secilën ndenjëse për fëmijët në rastin e aeroplanëve me një MCTOM më pak se 5700 kg dhe me një MOPSC më pak se nëntë pasagjerë, pas 8 prillit 2015;

4. Pajisje kufizuese për fëmijë (CRD) për secilin person në bord më të vogël se 24-muajsh;

5. Rrip sigurimi me sistem kufizues për bustin e sipërm që përmban një pajisje që do të kufizojë automatikisht trupin e pasagjerëve në rast të frenimit të shpejtë:

i) në secilin vend të ekuipazhit fluturues dhe në çdo ndenjëse shtesë të kabinës së pilotimit;

ii) në secilin vend të vëzhguesit të lokalizuar në kabinën e pilotimit;

6. Rrip sigurimi me sistem kufizues për bustin e sipërm në secilin vend për minimumin e kërkuar të ekuipazhit të kabinës.

b) Rripi i sigurimit me sistem kufizues për bustin e sipërm duhet:

1. Të ketë një pikë të vetme zbërthimi;

2. Në vendet e ekuipazhit fluturues, çdo ndenjëse shtesë dhe në ndenjëset për minimumin e kërkuar të ekuipazhit të kabinës, të përfshijë dy rripa për supet dhe një rrip sigurimi që mund të përdoret në mënyrë të pavarur.

CAT.IDE.A.210 Sinjalistika për lidhjen e rripit të sigurimit dhe të ndalimit të duhanit

Aeroplanët në të cilët, jo të gjitha vendet e pasagjerëve janë të shkueshëm nga vendet e ekuipazhit fluturues, duhet të pajisen me një mjet për t'i treguar të gjithë pasagjerëve dhe ekuipazhit të kabinës kur duhet të mbahet lidhur rripi i sigurimit dhe kur nuk lejohet pirja e duhanit.

CAT.IDE.A.215 Dyert e brendshme dhe perdet

Aeroplanët duhet të pajisen me:

a) Në rastin e aeroplanëve me një MOPSC më shumë se 19 pasagjerë, një derë ndarëse midis kabinës së pasagjerëve dhe kabinës së pilotimit, me një plakardë “vetëm ekuipazh” dhe mjetet mbyllëse për të ndaluar pasagjerët ta hapin atë pa lejen e një anëtarit të ekuipazhit fluturues;

b) Një mjet lehtësisht i arritshëm për hapjen e secilës derë që ndan kabinën e pasagjerëve nga një tjetër kabinë që ka dalje emergjente;

c) Një mjet për sigurimin e çdo dore të hapur apo perdeje që ndajnë kabinën e pasagjerëve nga çdo zonë që nevojitet të arrihet çdo dalje emergjente të kërkuar nga çdo ndenjëse pasagjeri;

d) Një plakardë në secilën derë të brendshme ose ngjitur me një perde që tregon aksesin në daljet e emergjencës së pasagjerëve;

e) Një mjet për çdo anëtar të ekuipazhit për të hapur çdo derë që është normalisht e arritshme nga pasagjerët dhe që mund të kyçet nga ata.

CAT.IDE.A.220 Kutia e ndihmës së shpejtë

a) Aeroplanët duhet të pajisen me kuti të ndihmës së shpejtë, në përputhje me tabelën 1.

Tabela 1

Numri i kërkuar i kutive të ndihmës së shpejtë

Numri i ndenjëseve të pasagjerëve të instaluar	Numri i kërkuar i kutive të ndihmës së shpejtë
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 e më shumë	6

b) Kutia e ndihmës së shpejtë duhet të jetë:

1. Lehtësisht e arritshme për përdorim

2. E përditësuar

CAT.IDE.A.225 Kutia e emergjencave mjekësore

a) Aeroplanët me një MOPSC më shumë se 30 pasagjerë duhet të pajisen me një kuti emergjence mjekësore, kur çdo pikë në linjën e planifikuar është më shumë se 60 minuta kohë fluturimi në shpejtësi normale në regjim ekonomik nga ndonjë aerodrom në të cilin mund të ketë në dispozicion asistencë mjekësore.

b) Komandanti duhet të sigurojë që ilaçet janë të administruara veten nga personat e kualifikuar siç duhet.

c) Kutia e emergjencave mjekësore referuar në pikën “a”, duhet:

1. Të jetë e mbrojtur nga pluhuri dhe lagështia;

2. Të mbahet në një mënyrë që të parandalojë aksesin e paautorizuar;

3. Të jetë e përditësuar.

CAT.IDE.A.230 Oksigjeni i ndihmës së shpejtë

a) Aeroplanët e hermetizuar që operojnë në një lartësi presioni sipër 2500 ft, në rastin e operimeve në të cilat kërkohet një anëtar i ekuipazhit të kabinës, duhet të kenë furnizim me oksigjen të paholluar për pasagjerët, të cilët, për arsye psikologjike, mund të kërkojnë oksigjen pas një çermetizimi të kabinës.

b) Furnizimi me oksigjen referuar në pikën “a” duhet të llogaritet duke përdorur një normë mesatare rrjedhëse prej të paktën 3 litra/minutë për person në presion dhe temperaturë

standarde të thatë (STPD). Ky furnizim me oksigjen duhet të jetë i mjaftueshëm për pjesën e mbetur të fluturimit pas çhermetizimit të kabinës kur lartësia e kabinës tejkalon 8000 ft, por nuk tejkalon 15000 ft, për të paktën 2 % të pasagjerëve në bord, por në asnjë rast më pak se një person.

c) Duhet të ketë një numër të mjaftueshëm të njësive furnizuese, por në asnjë rast më pak se dy, me një mjet për ekuipazhin e kabinës për të përdorur furnizimin.

d) Pajisjet e ndihmës së parë me oksigjen duhet të jenë në gjendje të gjenerojnë një rrjedhje prej të paktën 4 litra STPD për minutë.

CAT.IDE.A.235 Oksigjeni shtesë - aeroplanët e hermetizuar

a) Aeroplanët e hermetizuar që operojnë në lartësi mbi 10000 ft duhet të kenë pajisje shtesë oksigjeni që të jetë në gjendje të ruajë dhe të dozojë furnizimin me oksigjen në përputhje me tabelën 1.

b) Aeroplanët e hermetizuar që operojnë në një lartësi mbi 25 000 ft duhet të pajisen me:

1. Maska me rënie automatike për anëtarët e ekuipazhit fluturues;
 2. Burime të mjaftueshme rezerve dhe maska ose njësi portative oksigjeni me maska të shpërndara në mënyrë të barabartë në kabinën e pasagjerëve, për të siguruar disponueshmëri të menjëhershme të oksigjenit në përdorim nga secili anëtar i kërkuar i ekuipazhit të kabinës;
 3. Një njësi shpërndarëse oksigjeni e lidhur me terminalin e furnizimit me oksigjen, e disponueshme menjëherë për secilin anëtar të ekuipazhit të kabinës, anëtar shtesë të kabinës dhe secilën ndenjësë të pasagjerëve;
 4. Një pajisje për të siguruar një tregues paralajmërues tek ekuipazhi fluturues të çdo humbjeje të hermetizimit.
- c) Në rastin e aeroplanëve të hermetizuar, të lëshuar fillimisht me një CVA individuale, pas 8 nëntorit 1998, dhe që operojnë në lartësi mbi 25 000 ft, ose që operojnë në lartësi 25 000 ft ose më poshtë, nën kushte që nuk do t'i lejonin të zbrisnin në mënyrë të sigurt në 13 000 ft brenda 4 minutave, njësitë individuale të shpërndarjes së oksigjenit referuar në pikën (b)(3) duhet të vihen në funksion automatikisht.

d) Numri total i njësive të shpërndarjes, referuar në pikën (b)(3) dhe (c), duhet të tejkalojë numrin e vendeve me të paktën 10%. Njësitë shtesë duhet të shpërndahen në mënyrë të barabartë në kabinën e pasagjerëve.

e) Pavarësisht pikës "a", kërkesat për furnizimin me oksigjen për anëtarët e ekuipazhit të kabinës, anëtarët shtesë të kabinës dhe pasagjerët, në rastin e aeroplanëve të pacertifikuar për të fluturuar në lartësitë mbi 25 000 ft, mund të zvogëlohen në të gjithë kohën e fluturimit midis nivelit 10000 ft dhe 13000 ft të lartësive për të gjithë anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të kabinës dhe për të paktën 10% të pasagjerëve, nëse, në të gjitha pikat gjatë rrugëkalimit të fluturimit, aeroplani është në gjendje të zbresë në mënyrë të sigurt brenda 4 minutave në një lartësi prej 13000 ft.

f) Minimumi i kërkuar i furnizimit në tabelën 1, rreshti 1 pika (b)(1) dhe rreshti 2, duhet të mbulojë sasinë e oksigjenit të nevojshëm për një zbritje konstante nga lartësia maksimale operative e certifikuar e avionit në nivelin 10000 ft në 10 minuta dhe të pasuara nga 20 minuta në këtë nivel.

g) Minimumi i kërkuar i furnizimit në tabelën 1, rreshti 1 pika (b)(2), duhet të mbulojë sasinë e oksigjenit të nevojshëm për një zbritje konstante nga lartësia maksimale

operative e certifikuar e avionit në nivelin 10 000 ft në 10 minuta dhe të pasuara nga 110 minuta në këtë nivel.

h) Minimumi i kërkuar i furnizimit në tabelën 1, rreshti 3, duhet të mbulojë sasinë e oksigjenit të nevojshëm për një zbritje konstante nga lartësia maksimale operative e certifikuar e avionit në nivelin 15 000 ft në 10 minuta.

Tabela 1

Kërkesat minimale të oksigjenit dhe aeroplanët e presionizuar

Furnizimi për	Kohëzgjatja dhe lartësia e presionit të kabinës
1. Okupantet e vendeve të kabinës së ekuipazhit fluturues në detyrat e kabinës së ekuipazhit fluturues	a) E gjithë koha e fluturimit kur lartësia tejkalon 13 000 ft b) Pjesa e mbetur e kohës fluturuese kur lartësia tejkalon 10000 ft, por nuk tejkalon 13 000 ft, pas 30 minutave fillestare të kësaj lartësie, por në çdo rast më pak se: 1. 30 minuta shtesë për aeroplanët e certifikuar për të fluturuar në lartësi që nuk tejkalon 25 000 ft 2. 2 orë shtesë për aeroplanët e certifikuar për të fluturuar në lartësi në më shumë se 25 000 ft
2. Anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të kabinës	a) E gjithë koha e fluturimit kur lartësia tejkalon 13 000 ft, por jo më pak se 30 minuta shtesë; b) Pjesa e mbetur e kohës fluturuese kur lartësia e presionit të kabinës tejkalon 10000 ft, por nuk tejkalon 10 000 ft, por nuk tejkalon 13 000 ft, pas 30 minutave fillestare të kësaj lartësie.
Furnizimi për	Kohëzgjatja dhe lartësia e presionit të kabinës
3. 100% e pasagjerëve (*)	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia tejkalon 15 000 ft, por jo në rastin më pak se 10 minuta shtesë
4. 30% e pasagjerëve (*)	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia tejkalon 14 000 ft, por nuk tejkalon 15000 ft
5. 10% e pasagjerëve (*)	Pjesa e mbetur e kohës fluturuese kur lartësia e presionit të kabinës tejkalon 10 000 ft, por nuk tejkalon 14 000 ft, pas 30 minutave fillestare në këtë lartësi.

(*) Numri i pasagjerëve në tabelën 1 i referohet pasagjerëve në bord, përfshirë personat më të vegjël se 24 muaj.

CAT.IDE.A.240 Oksigjeni shtesë - aeroplanët e pahermetizuar

Aeroplanët e pahermetizuar që operojnë në lartësinë mbi 10 000 ft duhet të kenë pajisje shtesë të oksigjenit të afta për ruajtjen dhe furnizimin me oksigjen në përputhje me tabelën 1.

Tabela 1

Kërkesat minimale të oksigjenit për aeroplanët e pahermetizuar

Furnizimi për	Kohëzgjatja dhe lartësia e presionit të kabinës
1. Personat në ndenjës të kabinës së pilotimit në detyrat dhe anëtarët e ekuipazhit që asistojnë ekuipazhin fluturues në detyrat e tyre	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia është mbi 10 000 ft
2. Anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të kabinës	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia e presionit të kabinës sipër 13 000 ft dhe për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta në lartësinë e presionit sipër 10 000 ft nëse nuk tejkalon 13 000 ft

3. Anëtar shtesë i ekuipazhit dhe 100 % të pasagjerëve (*)	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia e presionit të kabinës sipër 13 000 ft
4. 10 % e pasagjerëve	E gjithë koha e fluturimit pas 30 minutave në lartësinë mbi 10 000 ft, por nuk tejkalon 13 000 ft

(*) Numri i pasagjerëve në tabelën 1 referohet pasagjerëve në bord, përfshirë personat më të rinj se 24 muaj.

CAT.IDE.A.245 Pajimet mbrojtëse të frymëmarrjes për ekuipazhin (PBE)

a) Aeroplanët e hermetizuar dhe aeroplanët e pahermetizuar me një MCTOM më të madhe se 5700 kg ose që kanë një MOPSC më shumë se 19 pasagjerë, duhet të pajisen me pajime mbrojtëse të frymëmarrjes (PBE) për të mbrojtur sytë, hundën dhe gojën, si dhe për të siguruar për një periudhë të paktën 15 minuta:

1. Oksigjen për secilin anëtar të ekuipazhit fluturues në detyrë në kabinën e pilotimit;
2. Gaz frymëmarrjeje për secilin anëtar të ekuipazhit të kabinës së kërkuar, pranë stacionit të caktuar të tij/saj;
3. Gaz frymëmarrjeje nga një PBE portabel për një anëtar ekuipazhi fluturues, pranë stacionit të caktuar të tij/saj, në rastin e aeroplanëve me më shumë se 1 ekuipazh fluturimi dhe pa ekuipazh kabine.

b) Një PBE me synim për përdorim nga ekuipazhi i fluturimit duhet të instalohet në kabinën e pilotimit, e cila duhet të jetë e arritshme për përdorim të menjëhershëm nga secili anëtar i kërkuar i ekuipazhit fluturues në stacionin e caktuar të tij/saj.

c) Një PBE e destinuar për përdorim të ekuipazhit kabinës duhet të instalohet pranë secilit stacion të tij/saj.

d) Aeroplanët duhet të pajisen me një PBE shtesë të lëvizshme të instaluar pranë fikësës së zjarrit, referuar në CAT.IDE.A.250 ose pranë hyrjes së zonës së mallrave, në rast se fikësja e zjarrit është instaluar në një kabinë mallrash.

e) Një PBE, ndërsa është në përdorim nuk duhet të parandalojë mjetet e komunikimit referuar në CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.330. CAT.IDE.A.250 Zjarrfikëset e dorës

a) Aeroplanët duhet të pajisen me të paktën me një zjarrfikës në kabinën e pilotimit.

b) Të paktën një zjarrfikës dore duhet të ndodhet në, ose e arritshme lehtësisht për përdorim, në çdo galeri që nuk ndodhet në kabinën kryesore të pasagjerëve.

c) Të paktën një zjarrfikës dore duhet të jetë e vlefshme për përdorim në secilën kabinë të mallrave ose bagazheve të klasit A ose B dhe në secilën kabinë të mallrave të klasit E që të jetë e arritshme nga anëtarët e kabinës gjatë fluturimit.

d) Tipi dhe sasia e agjentit shuarës për zjarrfikëset e kërkuara duhet të jetë i përshtatshëm për tipin e zjarrit që ka gjasa të ndodhë në pjesën ku mendohet të përdoret dhe të minimizojë rrezikun e përqendrimit të gazit toksik për personat në kabinë.

e) Aeroplanët duhet të pajisen me të paktën një numër zjarrfikësesh në përputhje me tabelën 1, të përshtatshme dhe të vendosura në atë mënyrë që të garantojë disponueshmërinë e duhur për përdorim në çdo kabinë të pasagjerëve.

Tabela 1

Numri i zjarrfikëseve të dorës

MOPSC	Numri i zjarrfikëseve të dorës
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 e më Shumë	8

CAT.IDE.A.255 Sëpata e thyerjes dhe leva

a) Aeroplanët me një MCTOM më të madhe se 5700 kg ose me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë, duhet të pajisen me të paktën një sëpatë thyerjeje dhe levë të ndodhur në kabinën e ekuipazhit fluturues.

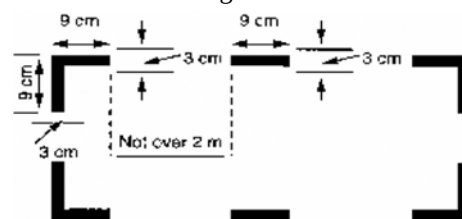
b) Në rastin e aeroplanëve me një MOPSC më shumë se 200 pasagjerë, duhet të instalohet një sëpatë dhe një levë shtesë në zonën e galerisë ose pranë saj.

c) Sëpata dhe leva e ndodhur në kabinën e pasagjerëve duhet të jetë e padukshme për pasagjerët.

CAT.IDE.A.260 Shënimi i pikave të hyrjes

Nëse zonat në trupin e aeroplanit të përshtatshme për hyrje nga ekuipazhi i shpëtimit në një emergjencë janë të shënuara, ato duhet të shënohen si në figurën 1.

Figura 1



CAT.IDE.A.265 Mjetet për evakuim emergjence

a) Aeroplanët me dalje emergjence për pasagjerë me prag lartësie, më shumë se 1.83 m (6 ft), sipër tokës duhet të pajisen në secilin nga ato dalje me një mjet për të mundësuar pasagjerët dhe ekuipazhin për të arritur tokën në mënyrë të sigurt në një emergjencë.

b) Pavarësisht pikës "a", të tilla mjete nuk kërkohen në daljet emergjente mbi krahë, nëse vendi i caktuar në strukturën e avionit në të cilën gjatësia e rrugëve të shpëtimit është më pak se 1.83 metra prej tokës, ingranazhet e uljes të hapura dhe flatrat në pozicionin e ngritjes ose të uljes, cilido pozicioni i flatrës të ketë lartësi më të madhe nga toka.

c) Aeroplanët e kërkuar për të pasur dalje emergjente të veçuar për ekuipazhin fluturues për të cilën pika më e ulët e daljes emergjente është më shumë se 1.83 m (6 ft) nga toka duhet të kenë një mjet për të ndihmuar të gjithë anëtarët e ekuipazhit fluturues në zbritje për të arritur tokën në mënyrë të sigurt në një emergjencë.

d) Lartësitë referuar në pikat "a" dhe "c" duhet të maten:

1. Ingranazhet e uljes të hapura;

2. Pas prishjes, dështimit për t'u hapur, të një ose më shumë prej organeve të tokës, në rastin e aeroplanëve me një certifikatë tip të lëshuar pas 31 mars 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafonët

Aeroplanët me një MOPSC më shumë se 60 pasagjerë kur mbartin në bord të paktën një pasagjer duhet të pajisen me

megafonë portabël me bateri sipas tabelës së mëposhtme, të cilat të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim nga anëtarët e ekuipazhit gjatë evakuimit emergjent:

a) Për secilën kuvertë të pasagjerëve:

Tabela 1

Numri i megafonëve

Konfigurimi i ndenjësve të pasagjerëve	Numri i megafonëve
61 në 99	1
100 e më shumë	2

b) Për aeroplanët me më shumë se një ndarje kabine pasagjerësh, në të gjitha rastet kur konfigurimi total i ndenjësve të pasagjerëve është më shumë se 60, të pajisen të paktën me një megafon.

CAT.IDE.A.275 Ndryshimi emergjent dhe sinjalistika

a) Aeroplanët me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë, duhet të pajisen me një sistem të ndryshimit emergjent duke pasur një furnizim të pavarur të tensionit për të lehtësuar evakuimin e aeroplanit.

b) Në rastin e aeroplanëve me një MOPSC më shumë se 19 pasagjerë, sistemi emergjent i ndryshimit, referuar pikës “a” duhet të përfshijë:

1. Burime për ndryshimin e përgjithshëm të kabinës;

2. Ndryshimin e brendshëm të dyshemesë në daljet emergjente;

3. Shenja të ndryshuara për dallimin dhe pozicionin e çdo daljeje emergjente;

4. Në rastin e aeroplanëve për të cilët aplikimi për certifikatë tipi ose ekuivalente është dorëzuar para 1 majit 1972, kur operon gjatë natës, ndryshim emergjent të jashtëm në të gjitha daljet mbi krahë dhe në daljet ku kërkohen mjete ndihmëse për zbritjen;

5. Në rastin e aeroplanëve për të cilët aplikimi për certifikatë tipi ose ekuivalente është dorëzuar pas 30 prillit 1972, kur operon gjatë natës, ndryshim emergjent të jashtëm në të gjitha daljet emergjente të pasagjerëve;

6. Në rastin e aeroplanëve për të cilët certifikata tip është lëshuar fillimisht në ose pas 31 dhjetorit 1957, sistem shënimi me ndryshim të korridorit të shpëtimit në dysheme në kabinën e pasagjerëve.

c) Në rastin e aeroplanëve me një MOPSC prej 19 ose më pak pasagjerë, dhe certifikatën e tipit duke u bazuar në kodet e agjencisë për vlefshmërinë ajrore, sistemi i ndryshimit emergjent, referuar pikës “a” duhet të përfshijë pajisjet referuar pikës (b)(1) në (3).

d) Në rastin e aeroplanëve me një MOPSC prej 19 ose më pak pasagjerë që nuk janë certifikuar duke u bazuar në kodet e agjencisë për vlefshmërinë ajrore, sistemi i ndryshimit emergjent, referuar pikës “a” duhet të përfshijë pajisjet referuar pikës (b)(1)

e) Aeroplanët me një MOPSC prej nëntë ose më pak pasagjerë, që operojnë gjatë natës, duhet të pajisen me një burim të ndryshimit të përgjithshëm të kabinës për të lehtësuar evakuimin e aeroplanit.

CAT.IDE.A.280 Transmetuesi emergjent i lokalizimit (ELT)

a) Aeroplanët me një MOPSC prej 19 ose më shumë pasagjerë, duhet të pajisen me të paktën:

1. 2 ELT, një nga të cilët duhet të jetë automatik, në rastin e aeroplanëve të lëshuar fillimisht me një CVA individuale pas 1 korrikut 2008;

2. Një ELT automatike ose dy ELT të çdo tipi, në rastin e aeroplanëve të lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose para 1 korrikut 2008.

b) Aeroplanët me një MOPSC prej 19 ose më pak pasagjerë duhet të pajisen me të paktën:

1. Një ELT automatike, në rastin e aeroplanëve të lëshuar fillimisht me një CVA individuale pas 1 korrikut 2008;

2. Një ELT të çdo tipi, në rastin e aeroplanëve të lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose para 1 korrikut 2008.

c) Një ELT të çdo tipi duhet të jetë në gjendje për të transmetuar në të njëjtën kohë në 12.5 MHz dhe 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Fluturimi mbi ujë

a) Aeroplanët në vijim duhet të pajisen me jelekë shpëtimi për secilin person në bord ose pajisje notimi të ngjashme për secilin person në bord më të vogël se 24 muaj, e vendosur në një pozicion që është lehtësisht i arritshëm nga vendi ose ndenjësja e personit që synon ta përdorë:

1. Aeroplanët që operojnë mbi ujë në një distancë më shumë se 50 NM nga bregu ose kur ngrihen/ulen në një aerodrom ku trajektorja e ngritjes apo afrimit kalon mbi ujë dhe ku ekziston probabiliteti i uljes emergjente në ujë;

2. Hidroplanët që operojnë mbi ujë.

b) Secili jelek shpëtimi ose pajisje notimi e ngjashme duhet të pajiset me një mjet ndryshimi me qëllim lehtësimin e vendndodhjes së personit.

c) Hidroplanët që operojnë mbi ujë duhet të pajisen me:

1. Spirancë dhe pajisje të tjera të nevojshme për të lehtësuar ankorimin ose manovrimin e hidroplanit në ujë, e përshtatshme për madhësinë e tij, peshën dhe karakteristikat e drejtimit;

2. Pajisje për sinjale zanore siç parashikohen në rregulloren ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, nëse aplikohet.

d) Aeroplanët që operojnë mbi ujë në një distancë nga toka të përshtatshme për kryerjen e një uljeje emergjente, më të madhe se:

1. 120 minuta në regjim ekonomik ose 400 NM, cilado qoftë më e ulëta, në rastin kur aeroplanët në gjendje për vazhdimin e fluturimit, me motor jofunksional në çfarëdo pike gjatë rrugës, drejt një aerodromi apo devijimeve të planifikuara: ose

2. Për të gjithë aeroplanët, 30 minuta në regjim ekonomik ose 100 NM, cilado qoftë më e ulëta, duhet të pajisen sipas specifikimeve të pikës “e”.

e) Aeroplanët që përputhen me pikën “d” duhet të pajisen si më poshtë:

1. Gomone shpëtimi në numër të mjaftueshëm për mbajtjen e të gjithë personave në bord, të pozicionuar në mënyrë të tillë që të lehtësojnë përdorimin e saj të menjëhershëm gjatë një emergjence, si dhe në përmasa të mjaftueshme për akomodimin e të gjithë të mbijetuarve në rastin e humbjes së një gomoneje të kapacitetit më të madh;

2. Një lokalizues mbijetese me dritë për çdo gomone shpëtimi.

3. Pajisje shpëtuese me qëllim sigurimin e kushteve për mbijetesë, në bazë të fluturimit që do të kryhet; dhe

4. Së paku dy ELT mbijetese.

CAT.IDE.A.305. Pajisjet e mbijetesës

a) Aeroplanët që operojnë mbi hapësira në të cilat operacionet e kërkim-shpëtimit janë veçanërisht të vështira për t'u kryer, duhet të pajisen me:

1. Pajisje sinjalizimi për lëshimin e sinjaleve të alarmit;

2. Të paktën një ELT; dhe

3. Pajisje shtesë për mbijetesë për distancën e fluturimit duke llogaritur numrin e personave në bord.

b) Pajisjet shtesë për mbijetesë të specifikuar në pikën (a)(3) nuk janë të nevojshme të mbarten kur aeroplani:

1. Qëndron brenda një distance larg nga zona ku operacionet e kërkim-shpëtimit nuk janë veçanërisht të vështira të kryhen që korrespondon me:

i) 120 minuta një motor jofunksional (OEI) në regjim ekonomik për aeroplanët në gjendje vazhdimi të fluturimit drejt një aerodromi, me një motor në gjendje kritike dhe që ndërpret funksionimin në çfarëdo pike përgjatë rrugës apo drejtimeve të planifikuara të devijimit.

ii) 30 minuta në regjim ekonomik për të gjithë aeroplanët e tjerë;

2. qëndron brenda një distance jo më të madhe se ajo që i korrespondon një kohe prej 90 minutash me shpejtësi navigimi nga një zonë e përshtatshme për kryerjen e uljeve të emergjencës për aeroplanët e certifikuar në bazë të standardit të aplikueshëm të vlefshmërisë ajrore.

CAT.IDE.A.325. Kufjet

a) Aeroplanët duhet të pajisen me një komplet kufjesh me një mikrofon të thjeshtë apo laringofon apo ekuivalente për çdo pjesëtar të ekuipazhit të fluturimit në pozicionet e tyre të paracaktuara në kabinën e pilotimit.

b) Aeroplanët që operojnë në kushte instrumentale IFR ose gjatë natës duhet të pajisen me një buton transmetimi të vendosur në dorezën e komandimit për secilin nga pjesëtarët e kërkuar të ekuipazhit të fluturimit.

CAT.IDE.A.330. Pajisja për komunikim me radio

a) Aeroplanët duhet të pajisen me aparatura të komunikimit me radio të kërkuar në bazë të kriterëve të aplikueshme të hapësirës ajrore.

b) Pajisja e komunikimit me radio duhet të sigurojë komunikimin në frekuencën 121.5 MHz të emergjencës ajrore.

CAT.IDE.A.335. Paneli selektues i audios

Aeroplanët që operojnë në kushte instrumentale IFR duhet të pajisen me një panel selektues audio funksional nga secili prej stacioneve të kërkuara të ekuipazhit të fluturimit.

CAT.IDE.A.340. Aparaturat radio për operacionet në kushte vizuale VFR mbi rrugëkalimet e përkshuara bazuar në referencat tokësore vizuale.

Aeroplanët që operojnë në kushte vizuale VFR mbi rrugëkalimet e përkshuara bazuar në referencat e tokësore vizuale duhet të pajisen me aparatura për komunikim me radio të domosdoshme në kushtet e transmetimeve normale me qëllim përmbushjen e pikave në vijim:

a) Komunikimin me stacionet tokësore të duhura;

b) Komunikimin me stacionet ATC të duhura nga çfarëdo pike e ndodhur në hapësirat e kontrolluara ajrore brenda të cilave kryhen fluturimet; si dhe

c) Marrjen e informacioneve meteorologjike.

CAT.IDE.A.345. Pajisjet për komunikim dhe navigim për operacionet në kushte instrumentale IFR ose vizuale VFR mbi rrugëkalime pa referenca tokësore vizuale

a) Aeroplanët që operojnë në kushte instrumentale IFR ose vizuale VFR mbi rrugëkalime pa referenca vizuale, duhet të pajisen me aparatura të navigimit dhe komunikimit me radio sipas kriterëve të aplikueshme të hapësirës ajrore.

b) Aparaturat e komunikimit me radio duhet të përfshijnë minimalisht dy sisteme të pavarura të komunikimit me një stacion tokësor të përshtatshëm nga çfarëdo pike në rrugë, përfshirë devijimet.

c) Pavarësisht pikës "b", aeroplanët të cilët operojnë në operime të shkurtra transporti në hapësirën ajrore të specifikimeve të performancës minimale të navigimit në Atlantikun Verior (NAT MNPS) dhe që nuk kalojnë Atlantikun Verior duhet të pajisen së paku me sistem komunikimi të rrezes së gjatë, në rastin kur publikohen procedura alternative të komunikimit në lidhje me hapësirën ajrore përkatëse.

d) Aeroplanët duhet të kenë pajisje navigimi të mjaftueshme, me qëllim që të sigurojnë që, në rastin e dështimit apo mosfunksionimit të një njësie të pajisjeve në cilëndo fazë të fluturimit, pjesa tjetër e pajisjeve të lejojë navigimin sipas planit të fluturimit.

e) Aeroplanët që operojnë në fluturime në të cilat do të kryhet zbritje në Kushte Meteorologjike Instrumentale (IMC) duhet të kenë pajisje të përshtatshme, të cilat të sigurojnë vazhdimin në drejtim të pikës nga e cila mund të kryhet një ulje vizuale për secilin nga aerodromet në të cilat mendohet të kryhet ulja në kushtet IMC, si dhe në lidhje me cilindo nga aerodromet alternative të parashikuara.

CAT.IDE.A.350 Transponderi

Aeroplanët duhet të pajisen me një transponder me radar mbikëqyrës sekondar për raportimin e presioneve të lartësisë, si dhe me pajisje të tjera transponder SSR të domosdoshme për distancat ku do fluturohet.

CAT.IDE.A Menaxhimi i të dhënave elektronike të navigimit

a) Operatori duhet të përdorë vetëm të dhënat elektronike përfundimtare të navigimit, të cilat mbështesin aplikimin e navigimit në përputhje me standardet e integritetit të cilat janë në përputhje me përdorimin e kërkuar të të dhënave.

b) Kur të dhënat elektronike përfundimtare të navigimit mbështesin një aplikim të navigimit të kërkuar për një operacion në të cilin aneksi V (pjesa-SPA) kërkon një miratim, operatori duhet t'i demonstrojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptare procesi i aplikuar, si dhe të dhënat përfundimtare përputhen me standardet e integritetit që janë të përshtatshme për përdorimin e kërkuar të të dhënave.

c) Operatori duhet të monitorojë vazhdimisht integritetin si të procesit ashtu edhe të produktit, si direkt ose duke monitoruar përshtatshmërinë e furnitorëve të tretë.

d) Operatori duhet të sigurojë shpërndarjen në kohë, si dhe futjen e të dhënave elektronike të vazhdueshme e të pandryshuara për të gjithë aeroplanët që i kërkojnë ato.

Seksioni 2
Helikopterët

CAT.IDE.H.100 Instrumentet dhe pajisjet – të përgjithshme

a) Instrumentet dhe pajisjet e kërkuara nga kjo nën pjesë duhet të aprovohen në bazë të udhëzimit të ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese”, përveç elementeve të mëposhtme:

1. Siguresa rezervë;
2. Mjete ndriçimi të pavarura portabël;
3. Një matës kohe i saktë;
4. Mbajtës hartash;
5. Kutia e ndihmës së shpejtë;
6. Megafonët;
7. Mjete për mbijetesë dhe sinjalizim;
8. Spiranca dhe mjete për ankorim, lundrim; si dhe
9. Pajisje kufizimi për fëmijët.

b) Instrumentet dhe pajisjet që nuk kërkohen nga ky nën seksion dhe që nuk kanë nevojë të aprovohen në bazë të udhëzimit të ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 “Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese”, por që mbarten gjatë fluturimit, duhet të përmbushin pikat në vijim:

1. Informacioni i siguruar nga këto instrumente, mjete apo aksesore nuk duhet të përdoret nga ekuipazhi i fluturimit në përmbushje të aneksit 1 sipas udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, ose CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 dhe CAT.IDE.H.345; si dhe

2. Instrumentet dhe pajisjet nuk duhet të ndikojnë mbi gjendjen funksionale të helikopterit, as në rastet e keqfunksionimit apo mosfunksionimit.

c) Në qoftë se pajisjet duhet të përdoren nga një anëtar i ekuipazhit në pozicionin e tij/saj gjatë fluturimit, atëherë ato duhet të jenë të gatshme për përdorim në atë pozicion. Kur një njësi e vetme e pajisjeve kërkohet që të përdoret nga më shumë se një pjesëtar i ekuipazhit, atëherë ai duhet të vendoset në mënyrë të tillë që pajisja të jetë e gatshme për përdorim nga cilido pozicion ku kërkohet përdorimi i pajisjes.

d) Ato instrumente që përdoren nga cilido prej anëtarëve të ekuipazhit duhet të radhiten në mënyrë të tillë që anëtari i ekuipazhit të fluturimit të shohë treguesit që nga pozicioni i tij/saj, me minimumin e lëvizjes së mundshme nga pozicioni apo të fushës së shikimit që ai/ajo zakonisht mban gjatë pozicionit drejt në fluturim.

e) Të gjitha pajisjet e kërkuara të shpëtimit duhet të jenë lehtësisht të arritshme për përdorim të menjëhershëm.

CAT.IDE.H.105 Minimumi i pajisjeve për fluturim

Një fluturim nuk duhet të nisë nëse ndonjë nga instrumentet, pajisjet apo funksionet e helikopterit që kërkohen për kryerjen e fluturimit në fjalë janë jofunksionale ose mungojnë, përderisa:

1. Helikopteri përdoret në bazë të MEL të operatorit; ose
2. Operatori është i miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për të operuar brenda kufizimeve të MMEL.

CAT.IDE.H.115 Dritat e operimit

a) Helikopterët që operojnë në kushte vizuale VFR gjatë

ditës duhet të pajisen me një sistem ndriçimi kundër përplasjes.

b) Helikopterët që operojnë natën ose në kushte instrumentale IFR duhet, si shtesë ndaj pikës “a”, të pajisen me:

1. Drita të furnizuara nga sistemi elektrik i helikopterit për sigurimin e ndriçimit të përshtatshëm për të gjitha instrumentet, si dhe për pajisjet thelbësore për operimet e shpëtimit të helikopterit;

2. Drita të furnizuara nga sistemi elektrik i helikopterit për të siguruar ndriçim për të gjitha kabinat e pasagjerëve;

3. Një elektrik dore për secilin nga anëtarët e ekuipazhit fluturues i gatshëm për ta, kur janë të ulur në pozicionet e tyre;

4. Drita për navigim/pozicionim;

5. Dy sisteme ndriçimi nga të cilët të paktën njëri është i rregullueshëm gjatë fluturimit në mënyrë të tillë që të ndriçohet toka përballë ose poshtë helikopterit, si dhe sipërfaqet e tokës në të dyja anët e helikopterit; si dhe

6. Ndriçim konform rregullores ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, në qoftë se helikopteri është amfib.

CAT.IDE.H.125 Operacionet në kushte vizuale VFR gjatë ditës – instrumentet e fluturimit dhe navigimit, si dhe pajisjet shoqëruese

a) Helikopterët që operojnë në kushte vizuale VFR gjatë ditës duhet të kenë pajisjet e mëposhtme, të gjendura në kabinën e pilotit:

1. Një mjet matës dhe tregues;

i) Orientim magnetik;

ii) Koha në orë, minuta dhe sekonda;

iii) Presionin e lartësisë;

iv) Shpejtësinë e treguar;

v) Shpejtësinë vertikale;

vi) Rrëshqitjen; si dhe

vii) Temperaturën e jashtme

2. Një mjet për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e kërkuara të fluturimit nuk është i mjaftueshëm.

b) Kur operimi kërkon dy pilotë, atëherë duhet të jetë i gatshëm një mjet tjetër shtesë i ndarë për tregimin e parametrave të mëposhtëm:

1. Presionit në lartësi;

2. Shpejtësisë;

3. Shpejtësisë vertikale; si dhe

4. Rrëshqitjes.

c) Helikopterët me një MCTOM më shumë se 3175 kg ose çdo helikopter që operon në ujë në momentin kur është larg tokës apo kur vizibiliteti është më pak se 1500 m, duhet të pajisen me një mjet matjeje dhe tregues për:

1. Lartësinë; dhe

2. Orientimin magnetik.

d) Një mjet për parandalimin e keqfunksionimit të sistemeve treguese të shpejtësisë në ajër si pasojë e kondensimit apo ngrirjes, për helikopterët me një MCTOM më shumë se 3175 kg ose MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë.

CAT.IDE.H.130 Operimet në kushte instrumentale IFR ose natën – instrumentet e fluturimit dhe navigimit, si dhe pajisjet shtesë

Helikopterët që operojnë në kushte vizuale VFR natën ose instrumentale IFR duhet të kenë pajisjet e mëposhtme, të pranishme në kabinën e pilotit:

a) Mjete për matje dhe tregim të:

1. Orientimit magnetik;
 2. Kohës së treguar në orë, minuta dhe sekonda;
 3. Shpejtësisë së treguar;
 4. Shpejtësisë vertikale;
 5. Rrëshqitjes;
 6. Pozicionit;
 7. Orientimit të stabilizuar; si dhe
 8. Temperaturës së ajrit të jashtëm.
- b) Dy pajisje për matjen dhe tregimin e presionit në lartësi. Për operimet me një pilot në kushte vizuale VFR natën, një altimetër presioni mund të zëvendësohet me një radio altimetër.
- c) Një pajisje për të treguar kur furnizimi me energji për instrumentet e fluturimit nuk është i mjaftueshëm.
- d) Një pajisje për parandalimin e keqfunksionimit të sistemeve treguese të shpejtësisë në ajër të kërkuar në pikat (a)(3) dhe (h)(2) si pasojë e procesit të kondensimit apo ngrijës.
- e) Një pajisje për njoftimin e ekuipazhit fluturues në lidhje me dështimin e pajisjeve të kërkuara në pikën “d” për helikopterët;
1. Të lëshuar me një CVA në ose pas datës 1 gusht 1999; ose
 2. Të lëshuar me një CVA përpara datës 1 gusht 1999 me një MCTOM më shumë se 3175 kg, si dhe me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë.
- f) Një sistem rezervë për matjen dhe tregimin e pozicionit, që:
1. Furnizohet vazhdimisht gjatë operimit normal dhe, në rast të një dështimi të plotë të sistemit elektrik të përgjithshëm, nga një burim i pavarur i sistemit elektrik të përgjithshëm;
 2. Operon në mënyrë të pavarur nga çdo mjet tjetër i matjes dhe paraqitjes së pozicionit;
 3. Mund të përdoret nga pozicioni i secilit prej pilotëve;
 4. Operon automatikisht pas dështimit total të sistemit elektrik të zakonshëm;
 5. Siguron operim të besueshëm për një minimum prej 30 minutash ose për kohën e kërkuar për të kryer fluturimin drejt një vendi të përshtatshëm uljeje alternative në rastin e operimit mbi terren të vështirë apo larg bregut të detit, cilado qoftë më larg, pas një dështimi total të sistemit elektrik të zakonshëm, duke marrë parasysh edhe ngarkesat e tjera mbi furnizimin emergjent me tension dhe mbi procedurat operationale;
 6. Është i ndriçuar mjaftueshëm gjatë fazave të operimit; si dhe
 7. Shoqërohet me një mjet për sinjalizimin e ekuipazhit të fluturimit në rastin e operimit nën furnizimin përkatës me tension, përfshirë furnizimin emergjent.
- g) Një burim alternativ i presionit statik për qëllim matjen e lartësisë dhe të shpejtësisë vertikale.
- h) Në rastet kur kërkohen dy pilotë për operimin, një mjet të ndarë tregues për pilotin e dytë:
1. Të presionit në lartësi;
 2. Shpejtësisë së treguar;
 3. Shpejtësisë vertikale;
 4. Rrëshqitjes;
 5. Pozicionit; dhe
 6. Orientimit të stabilizuar.

i) Për operimet në kushte instrumentale IFR, një mbajtës hartash në një pozicion të lehtë që mund të ndricohet gjatë operimeve natën.

CAT.IDE.H.135 Pajisje shtesë për operim me një pilot në kushte instrumentale IFR

Helikopterët me një pilot që operojnë në kushte instrumentale IFR duhet të pajisen me një autopilot me të paktën aftësinë për njohjen e lartësisë dhe të drejtimit.

CAT.IDE.H.145 Radio altimetrat

a) Helikopterët në fluturime mbi sipërfaqe uji duhet të pajisen me një radio altimetër të jetë në gjendje për emetimin e një sinjali paralajmërues audio poshtë një lartësie të paracaktuar, si dhe një sinjal paralajmërues vizual në një lartësi të përzgjedhur nga ana e pilotit, gjatë momentit të operimit:

1. Jashtë rrezes së shikimit nga toka;
2. Në një rreze shikimi më pak se 1500 m;
3. Gjatë natës; ose
4. Në një distancë nga toka që i korrespondon një kohe më pak se tre minuta në shpejtësi normale navigimi.

CAT.IDE.H.160 Pajisje për zbulimin e motit në ajër

Helikopterët me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë dhe që operojnë nën kushte instrumentale IFR ose gjatë natës duhet të pajisen me një aparaturë të zbulimit të motit gjatë fluturimit në rastet kur raportet meteorologjike tregojnë se mund të priten gjatë rrugës së fluturimit stuhit me vetëtim apo kushte të tjera atmosferike potencialisht të rrezikshme, të renditura kështu nga pajisjet meteorologjike të kushteve atmosferike.

CAT.IDE.H.170 Sistemi i komunikimit në ekuipazhin e fluturimit

Helikopterët që operojnë me më shumë se një anëtar ekuipazhi duhet të pajisen me një sistem komunikimi për ekuipazhin e fluturimit, përfshirë kufje dhe mikrofona për përdorim nga ana e të gjithë pjesëtarëve të ekuipazhit të fluturimit.

CAT.IDE.H.175 Sistemi i komunikimit i pjesëtarit të ekuipazhit

a) Helikopterët me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë duhet të pajisen me një sistem adresimi publik, me përjashtim të pikës “b”.

b) Pavarësisht pikës “a”, helikopterët me një MOPSC më shumë se nëntë pasagjerë dhe më pak se 20 përjashtohen nga pajisja me një sistem adresimi publik, në qoftë se:

1. Helikopteri është i projektuar pa praninë e një muri ndarës mes pilotit dhe pasagjerëve; dhe
2. Operatori është në gjendje të demonstrojë se në momentin e fluturimit, zëri i pilotit është qartësisht i dëgjueshëm dhe i kuptueshëm nga të gjitha sediljet e pasagjerëve.

CAT.IDE.H 185 Regjistruet i zërit në kabinën e pilotimit

a) Tipat e mëposhtëm të helikopterëve duhet të pajisen me një regjistruet të zërit në kabinën e pilotimit (CVR):

1. Të gjithë helikopterët me një MCTOM më shumë se 7000 kg; dhe
2. Helikopterët me një MCTOM më shumë se 3175 kg, si dhe të lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose pas datës 1 janar 1987.

b) CVR duhet të jetë në gjendje të ruajë të gjitha të dhënat e regjistruara minimalisht, për:

1. Dy orët e para për helikopterët e referuar në pikën (a)(1) dhe (a)(2), në rastet kur janë të lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose pas datës 1 janar 2016;

2. Orën e parë për helikopterët e referuar në pikën (a)(1), në rastet kur janë lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose pas datës 1 gusht 1999 dhe përpara 1 janarit 2016;

3. 30 minutat e para për helikopterët e referuar në pikën (a)(1), në rastet kur janë lëshuar fillimisht me një CVA individuale përpara datës 1 gusht 1999; ose

4. 30 minutat e para për helikopterët e referuar në pikën (a)(2), në rastet kur janë lëshuar fillimisht me një CVA individuale përpara datës 1 janar 2016.

c) CVR duhet të regjistrojë bazuar në një afat kohor:

1. Komunikimet zanore të transmetuara nga ose të marra me radio në kabinën e pilotimit;

2. Komunikimet zanore të anëtarëve të ekuipazhit duke përdorur sistemin e brendshëm të komunikimit, si dhe sistemin e adresimit publik, nëse është i instaluar;

3. Mjedisin përreth kabinës së ekuipazhit të fluturimit, përfshirë mungesën e ndërprerjeve:

i) Për helikopterët e lëshuar fillimisht me një CVA individuale në ose pas datës 1 gusht 1999, sinjalet audio të marra nga secili prej mikrofonave të ekuipazhit;

ii) Për helikopterët e lëshuar fillimisht me një CVA individuale përpara datës 1 gusht 1999, sinjalet audio të marra nga secili mikrofoni i ekuipazhit, aty ku është praktikisht e mundur;

4. Sinjalet zanore ose audio që identifikojnë aparaturat ndihmëse të navigimit ose afrimit, të përfshira në kufjet ose në mikrofoni.

d) CVR duhet të fillojë regjistrimin përpara se helikopteri të lëvizë në mënyrë autonome me fuqinë e vet dhe duhet të vazhdojë regjistrimin deri në momentin e përfundimit të fluturimit kur helikopteri nuk është më në lëvizje autonome me fuqinë e vet.

e) Si shtesë ndaj pikës “d”, për helikopterët e referuar në pikat (a)(2), të lëshuar me një CVA individuale në ose pas datës 1 gusht 1999:

1. CVR duhet të nisë automatikisht regjistrimin përpara se helikopteri të lëvizë me fuqinë e vet, si dhe të vazhdojë regjistrimin deri në përfundim të fluturimit kur helikopteri nuk është më në gjendje të lëvizë me fuqinë e vet; si dhe

2. Në varësi të disponueshmërisë së energjisë elektrike, CVR duhet të nisë regjistrimin sa më shpejt gjatë kontrolleve të kabinës së pilotimit përpara se të fillojë motori punën në fillim të fluturimit deri në momentin e kontrolleve të kabinës menjëherë pas fikjes së motorit në fund të fluturimit.

f) CVR do të ketë një pajisje për të ndihmuar në gjetjen e avionit në ujë.

CAT.IDE.H.190 Regjistruesi i të dhënave të fluturimit

a) Helikopterët e mëposhtëm do të jenë të pajisur me një FDR që përdor një metodë digjitale të regjistrimit dhe të ruajtjes së të dhënave për të cilat një metodë e gatshme e nxjerrjes së të dhënave nga media e regjistruar të jetë në dispozicion:

1. Helikopterët me një MCTOM prej më shumë se 3175 kg dhe me një certifikatë individuale të avionit (CVA), të lëshuar për herë të parë në ose pas 1 gushtit 1999;

2. Helikopterët me një MCTOM prej më shumë se 7000

kg, ose një MOPSC prej më shumë se nëntë pasagjerë, dhe me një certifikatë individuale të avionit (CVA) të lëshuar për herë të parë në ose pas 1 janarit 1989, por para datës 1 gusht 1999.

b) FDR do të regjistrojë parametrat e kërkuar për të përcaktuar saktësisht:

1. Rrugën e fluturimit, shpejtësinë, pozicionin, regjimin e motorit, operimin, konfigurimin dhe aftësinë për të mbajtur të dhënat e regjistruara se paku para 10 orëve, për helikopterët e përmendur në pikën (a)(1) dhe me një certifikatë individuale të avionit (CVA) të lëshuar për herë të parë në ose pas 1 janarit 2016;

2. Rrugën e fluturimit, shpejtësinë, pozicionin, regjimin e motorit dhe aftësinë për regjistrimin e të dhënave gjatë së paku tetë orëve të mëparshme për helikopterët e përmendur në pikën (a)(1) dhe me një certifikatë individuale të avionit (CVA) të lëshuar për herë të parë para 1 janarit 2016;

3. Rrugën e fluturimit, shpejtësinë, pozicionin, regjimin e motorit dhe aftësinë për të mbajtur të dhënat e regjistruara gjatë së paku pesë orë, për helikopterët e përmendur në pikën (a)(2).

c) Të dhënat duhet të merren nga burime të helikopterit që mundësojnë lidhje me informacionin e saktë që i jepet ekuipazhit të fluturimit.

d) FDR do të fillojë automatikisht të regjistrojë të dhënat para se helikopteri të jetë në gjendje për të lëvizur me fuqinë e tij dhe do të ndalojë automatikisht pasi helikopteri s’mund të lëvizë me fuqinë e tij.

e) FDR do të ketë një pajisje për të ndihmuar gjetjen e avionit në ujë.

CAT.IDE.H.195 Regjistrimi i lidhjes së të dhënave

a) Helikopterët që janë lëshuar për herë të parë me një certifikatë individuale të avionit (CVA) në ose pas datës 8 prill 2014, që kanë kapacitetin për të vepruar me komunikimin e lidhjes së të dhënave është e nevojshme që të pajisjen me një CVR, që do të regjistrojë në një regjistruar, kur janë të aplikueshme:

1. Mesazhet e lidhjes së të dhënave të komunikimit me ATS për dhe nga helikopteri, duke përfshirë mesazhet që aplikojnë funksionet e mëposhtme:

i) fillimin e lidhjes së të dhënave;

ii) komunikimin pilot-kontrollor;

iii)urvejimin e adresuar;

iv) informacionin e fluturimit;

v) për sa është e mundur, strukturën e dhënë të sistemit, për mbikëqyrjen;

vi) për sa është e mundur, duke pasur parasysh strukturën e sistemit, të dhënat operative të kontrollit të avionëve;

vii) aq sa është e mundur, duke pasur parasysh strukturën e sistemit, grafikët;

2. Ndonjë informacion që mundëson lidhjen me ndonjë të dhënë shoqëruese me komunikimin e lidhjes së të dhënave dhe ruajtjen veçmas nga helikopteri; dhe;

3. Informacionet mbi kohën dhe prioritetin e mesazheve të komunikimit të lidhjes së të dhënave duke marrë parasysh strukturën e sistemit.

b) Regjistruesi do të përdorë një metodë digjitale regjistrimi ku ruhen të dhënat dhe informacionet, si dhe duhet të jetë e disponueshme një metodë për nxjerrjen lehtësisht të të dhënave. Metoda e regjistrimit duhet të lejojë që të dhënat të përputhen

me të dhënat e regjistruara në tokë.

c) Regjistruesi duhet të jetë në gjendje të marrë të dhënat e regjistruara për të paktën të njëjtën kohëzgjatje si për CVR sipas CAT.IDE.H.185.

d) Regjistruesi duhet të ketë një pajisje për të ndihmuar lokalizimin në ujë.

e) Kërkesat e aplikueshme për logjikën e fillimit dhe ndalimit të regjistrimit janë të njëjta me kërkesat e aplikueshme të logjikës së fillimit dhe mbarimit, të përmbajtura në CVR sipas CAT.IDE.H.185 (d) dhe (e).

CAT.IDE.H.200 Regjistruesi i kombinuar i të dhënave të fluturimit dhe zërit në kabinën e pilotimit

Pajtuueshmëria me kërkesat e CVR dhe FDR mund të arrihet me një regjistrues të kombinuar.

CAT.IDE.H.205 Ndenjëset, rripat e sigurimit, sistemet e frenimit dhe pajisjet e kufizimi për fëmijët

a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me:

1. Një ndenjës apo ulës për çdo person në bord të moshës 24 muajsh ose më shumë;

2. Një rrip sigurimi në secilën sedilje dhe rripa kufizimi për secilën ulës për fëmijë;

3. Për helikopterët lëshuar me një CVA individualë pas datës 1 gusht 1999, një rrip të sigurimit që të përmbajë një sistem për bustin e sipërm për përdorim në çdo sedilje të pasagjerit për secilin pasagjer të moshës 24 muajsh ose më shumë;

4. Një pajisje kufizimi për fëmijë (CRD) për çdo person në bord më të vogël 24 muajsh;

5. Një rrip sigurimi që të përmbajë një sistem bust të sipërm të inkuorporuar në pajisje që automatikisht do të frenojnë personin në rast të frenimit të shpejtë në çdo vend të ekuipazhit të fluturimit;

6. Një rrip sigurimi që të përmbajë një sistem bust të sipërm në çdo vend të ekuipazhit të kabinës.

b) Një rrip sigurimi me sistem kufizimi të bustit të sipërm duhet:

1. Të ketë vetëm një pikë hapjeje;

2. Në ndenjës e ekuipazhit të fluturimit dhe të minimumit të kërkuar të ekuipazhit të kabinës të përfshijë dy rripat e shpatullës dhe një rrip sigurimi që mund të përdoren në mënyrë të pavarur.

CAT.IDE.H.210 Sinjalistika për lidhjen e rripit të sigurimit dhe të ndalimit të duhanit:

Helikopterët në të cilët jo të gjitha ndenjës e pasagjerëve janë të dukshme nga pozicioni i ekuipazhit të fluturimit, duhet të jenë të pajisur me një mjet për t'i treguar të gjithë pasagjerëve dhe ekuipazhit të kabinës, kur duhet të jenë të lidhur rripat e sigurimit dhe kur ndalohet pirja e duhanit.

CAT.IDE.H.220 Pajisjet e ndihmës së shpejtë

a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me të paktën një komplet të ndihmës së shpejtë.

b) Komplet i ndihmës së shpejtë duhet të jetë:

1. Lehtësisht i arritshëm për përdorim;

2. I përditësuar.

CAT.IDE.H.240 Oksigjeni shtesë – helikopterët e pahermetizuar

Helikopterët e pahermetizuar që operojnë në lartësi të presionit mbi 10000 ft duhet të kenë pajisje oksigjeni shtesë me kapacitet për të ruajtur dhe siguruar furnizimin me oksigjen në përputhje me tabelën e mëposhtme.

Tabela 1
Kërkesat minimale për oksigjen në helikopterët e pahermetizuar

Furnizimi për	Kohëzgjatja dhe lartësia e presionit të kabinës
1. Personat në ndenjës e kabinës së pilotimit dhe anëtarët e ekuipazhit që asistojnë ekuipazhin fluturues në detyrat e tyre	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia është mbi 10 000 ft
2. Anëtarët e kërkuar të ekuipazhit të kabinës	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia e presionit të kabinës është mbi 13 000 ft dhe për çdo periudhë që tejkalon 30 minuta në lartësinë e presionit mbi 10 000 ft nëse nuk tejkalon 13 000 ft
3. Anëtar shtesë i ekuipazhit dhe 100 % të pasagjerëve (*)	E gjithë koha e fluturimit kur lartësia e presionit të kabinës sipër 13 000 ft
4. 10 % e pasagjerëve	E gjithë koha e fluturimit pas 30 minutave në lartësinë mbi 10 000 ft, por nuk tejkalon 13 000 ft

CAT.IDE.H.250 Fikëset e dorës

a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me të paktën një zjarrfikëse dore në kabinën e pilotimit.

b) Të paktën një zjarrfikëse dore duhet të jetë e vendosur dhe e gatshme për përdorim në çdo galeri që ndodhet e veçuar nga kabina kryesore e pasagjerëve.

c) Të paktën një zjarrfikëse dore duhet të jetë e disponueshme për përdorim në secilën zonë të bagazheve/ngarkesave, e cila të jetë e arritshme nga anëtarët e ekuipazhit gjatë fluturimit.

d) Lloji dhe sasia e agentit shuarës për fikëset e kërkuara do të jetë e përshtatshme për llojin e zjarrit që ndodhë në kabinën ku synohet të përdoret dhe për të minimizuar rrezikun e përqendrimit të gazit toksik në kabinat ku ka persona.

e) Helikopteri do të jetë i pajisur me një numër fikësesh zjarri në përputhje me tabelën 1, të vendosura për të siguruar disponueshmërinë për përdorim adekuat në secilën ndarje të pasagjerëve.

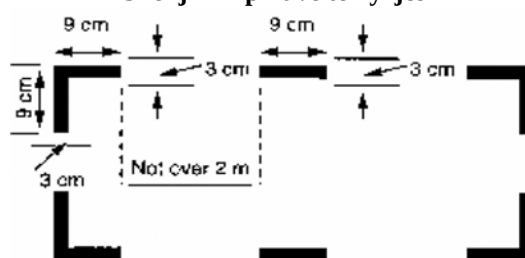
Tabela 1
Numri i zjarrfikësve të dorës

MOPSC	Numri i fikësve
7-30	1
31-60	2
61-200	3

CAT.IDE.H.260 Shënjimi i pikave të hyrjes emergjente Nëse në trupin e helikopterit janë shënuar pika për hyrje emergjente për skuadrat e shpëtimit, zona të tilla do të shënohen siç tregohet në figurën 1.

Figura 1

Shënjimi i pikave të hyrjes



CAT.IDE.H.270 Megafonët

Helikopterët me një MOPSC prej më shumë se 19 pasagjerë duhet të jenë të pajisur me një megafon portativ me bateri për përdorim nga anëtarët e ekuipazhit gjatë një evakuimi emergjent.

CAT.IDE.H.275 Dritat dhe shenjat e emergjencës

a) Helikopterët me një MOPSC prej më shumë se 19 pasagjerë duhet të jenë të pajisur me:

1. Një sistem ndriçimi emergjent, i cili furnizohet në mënyrë të pavarur me energji të pavarur nga burimi i përgjithshëm i ndriçimit të kabinës për të lehtësuar evakuimin e helikopterit; dhe

2. Shenja dhe sinjalistika për daljet e emergjencës të dukshme ditën dhe natën.

b) Helikopterët duhet të pajisen me shenja të daljeve të emergjencës të dukshme ditën dhe natën, kur operohet:

1. Në performancën e klasit 1 ose 2 në një fluturim mbi ujë në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë për fluturim me shpejtësi në regjim ekonomik;

2. Në performancën e klasit 3 në një fluturim mbi ujë në një distancë që i korrespondon më shumë se tre minuta kohë fluturuese me shpejtësi në regjim ekonomik.

CAT.IDE.H.280 Transmetuesi emergjent i lokalizimit (ELT)

a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me të paktën një ELT automatike.

b) Helikopterët që operojnë në performancën e klasit 1 ose 2 të përdorur në operimet në det të hapur, në një fluturim mbi ujë, në një ambient të papërshtatshëm dhe në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë fluturim me shpejtësi në regjimin ekonomik, duhet të jenë të pajisur me një ELT automatike (ELT (AD)).

c) Një ELT e çdo lloji duhet të jetë në gjendje për të transmetuar njëkohësisht në 121,5 MHz dhe 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Jeleku i shpëtimit

a) Helikopterët duhet të jenë të pajisur me një jelek shpëtimi për çdo person në bord apo pajisje ekuivalente lundruese për çdo person më të vogël se 24 muajsh, në bord, të vendosur në një pozicion lehtësisht të arritshëm nga ndenjësja apo ulësja e personit i cili synon ta përdorë, kur operohet në:

1. Në performancën e klasit 1 ose 2 në një fluturim mbi ujë, në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë për fluturime me shpejtësi në regjim ekonomik;

2. Në performancën e klasit 3 në një fluturim mbi ujë përtej distancës së vetërrotullimit nga toka;

3. Në performancën e klasit 2 ose 3 kur të ngrihet ose ulet në një aerodrom apo bazë operative ku trajektorja e ngritjes apo afrimit është mbi ujë.

b) Çdo jelek shpëtimi apo pajisje individuale ekuivalente lundrimi duhet të jetë e pajisur me një mjet për ndriçim për qëllim të dallimit të vendndodhjes së personave.

CAT.IDE.H.295 Kostumi i mbijetesës së ekuipazhit

Çdo anëtar i ekuipazhit duhet të veshë një kostum mbijetese kur fluturon:

a) Në performancën e klasit 1 ose 2 në një fluturim mbi ujë në mbështetje të operacioneve në det të hapur, në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë në shpejtësi në regjim ekonomik, kur raporti i motit

apo parashikimet në dispozicion të komandantit të tregojnë se temperatura e detit do të jetë më pak se plus 10°C gjatë fluturimit, ose kur koha e parashikuar e shpëtimit tejkalon kohën e parashikuar për mbijetesë;

b) Në performancën e klasit 3 në një fluturim mbi ujë përtej distancës së vetërrotullimit ose distancës së sigurt për ulje të detyruar nga toka, kur raporti i motit apo parashikimet në dispozicion të komandantit të tregojnë se temperatura e detit do të jetë më pak se plus 10°C gjatë fluturimit.

CAT.IDE.H.300 Varkat e shpëtimit, ELT e mbijetesës dhe pajisjet e mbijetesës në fluturime të gjata mbi ujë

Helikopterët që operojnë:

a) Në performancën e klasit 1 dhe 2 në një fluturim mbi ujë me distancë nga toka që korrespondon më shumë se 10 minuta kohe fluturim me një shpejtësi në regjim ekonomik;

b) Në performancën e klasit 3 në një fluturim mbi ujë, në një distancë që i korrespondon më shumë se tre minuta kohë fluturimi me shpejtësi në regjim ekonomik, duhet të jenë të pajisur me:

1. Në rastin e një helikopteri me kapacitet më pak se 12 persona, të paktën me një varkë - shpëtimi me një kapacitet prej jo më pak se numri maksimal i personave në bord, e vendosur në atë mënyrë që të përdoret me lehtësi në rastet e emergjencës;

2. Në rastin e një helikopteri që mban më shumë se 11 persona, të paktën dy barka shpëtimi, të vendosura në mënyrë që të lehtësojnë përdorimin e tyre në një emergjencë, të mjaftueshme për të akomoduar të gjithë personat në bord dhe, në qoftë se një prej tyre humbet, varka e mbetur të ketë kapacitet të mjaftueshëm për të akomoduar të gjithë personat në helikopter;

3. Të paktën 1 ELT për secilën varkë shpëtimi; dhe

4. Pajisjet e shpëtimit, përfshirë edhe mjetet e mbijetesës, të përshtatshme për fluturimet e kryera.

CAT.IDE.H.305 Pajisjet e mbijetesës

Helikopterët që operojnë mbi zonat në të cilat kërkim-shpëtimi është i vështirë për t'u kryer, do të jenë të pajisur me:

a) pajisjet e sinjalizimit të emergjencës;

b) të paktën një ELT; dhe

c) pajisje shtesë për mbijetesë për rrugëkalimin që do të fluturohet duke marrë parasysh numrin e personave në bord.

CAT.IDE.H.310 Kërkesat shtesë për helikopterët që kryejnë operime në det të hapur në një zonë të papërshtatshme

Helikopterët që operojnë në det të hapur në një zonë të papërshtatshme, në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta kohë fluturimi me shpejtësi në regjim ekonomik, duhet të përputhen me pikat e mëposhtme:

a) Kur parashikimi i moti në dispozicion të komandantit tregon se temperatura e detit do të jetë më pak se plus 10°C gjatë fluturimit, ose kur koha e parashikuar për shpëtim tejkalon kohën e llogaritur për mbijetesë, apo fluturimi është planifikuar të kryhet gjatë natës, të gjithë personat në bord duhet të veshin një kostum mbijetese.

b) Të gjitha barkat e shpëtimit, të mbartura në përputhje me CAT.IDE.H.300, do të instalohen në mënyrë që të jenë të përdorshme në kushtet detare, me karakteristikat e zhytjes

emergjente, lundrimin dhe të korrigjimit në përputhje me kërkesat për certifikim të zhytjes emergjente.

c) Helikopteri do të jetë i pajisur me një sistem ndriçimi emergjent me furnizim me energji të pavarur për të siguruar një ndriçim të kabinës që lehtëson evakuimin e helikopterit.

d) Të gjitha daljet e emergjencës, duke përfshirë edhe daljet emergjente të ekuipazhit dhe mjetet për hapjen e tyre, do të shënohen dukshëm për drejtimin e personave në bord, që ata të mund t'i përdorin ditën ose natën. Shenjat e tilla do të jenë të vendosura në atë mënyrë që të jenë të dukshme nëse helikopteri është përmbysur dhe kabina është zhytur.

e) Të gjitha dyert joautomatike, që janë përcaktuar si dalje emergjente në rast të zhytjes në ujë, do të kenë një mjet për sigurimin e tyre në pozicion të hapur, në mënyrë që të mos pengojnë daljet e personave në bord në të gjitha kushtet detare deri në maksimumin e kërkuar për t'u vlerësuar për zhytje dhe lundrim.

f) Të gjitha dyert, dritaret apo hapjet e tjera në pjesën e pasagjerëve të vlerësuar si të përshtatshme për qëllimin e daljes nënujore duhet të jenë të pajisura në atë mënyrë që të jenë funksionale në rast emergjence.

g) Jelekët e shpëtimit duhet të mbahen të veshur gjatë gjithë kohës, përjashtuar rastet kur pasagjeri apo anëtar i ekuipazhit ka veshur një kostum të integruar të mbijetesës që plotëson kërkesat e kombinuar të kostumit të mbijetesës dhe jelekut të shpëtimit.

CAT.IDE.H.315 Helikopterët e certifikuar për të operuar në ujë – pajisje të ndryshme

Helikopterët e certifikuar për të operuar në ujë do të jenë të pajisur me:

a) Një spirancë deti dhe pajisje të tjera të nevojshme për të lehtësuar, ankorimin ose manovrimin e helikopterit në ujë, të përshtatshme me karakteristikat e peshës, madhësisë dhe përdorimit; dhe

b) Pajisje për marrjen e sinjaleve zanore të përcaktuara në rregullat ndërkombëtare për parandalimin e përplasjeve në det, nëse është e aplikueshme.

CAT.IDE.H.320 Të gjithë helikopterët për fluturime mbi ujë – zhytja emergjente në ujë

a) Helikopterët duhet të jenë të projektuar për ulje në ujë apo të certifikuar për zhytje emergjente në përputhje me kodin përkatës të vlefshmërisë ajrore kur operohet në performancën e klasit 1 ose 2 në një fluturim mbi ujë në një mjedis të papërshtatshëm në një distancë nga toka që i korrespondon më shumë se 10 minuta fluturim në shpejtësi me regjim ekonomik.

b) Helikopterët duhet të jenë të projektuar për ulje në ujë apo të certifikuar për zhytje emergjente në përputhje me kodin përkatës të vlefshmërisë ajrore ose të pajisur me pajisje emergjente lundrimi kur operohet në:

1. Performancën e klasit 1 ose 2 në një fluturimin mbi ujë, në një mjedis të përshtatshëm, në një distancë nga toka, korrespondues prej më shumë se 10 minuta fluturim, në shpejtësi në regjim ekonomik;

2. Performancën e klasit 2, kur ulja të bëhet mbi ujë, vetëm në rastin e operimeve me helikopter në shërbimet e emergjencave mjekësore (HEMS), ku për qëllim të zvogëlimit të ekspozimit, ulja apo ngritja nga një bazë operative të ndodhur në një mjedis të papërshtatshëm kryhet mbi ujë;

3. Performancën e klasit 3 në një fluturim mbi ujë përtej një distance të sigurt për ulje të detyruar nga toka.

CAT.IDE.H.325 Kufjet

Kur është i nevojshëm një komunikim radio dhe/ose sistem navigimi radio, helikopterët duhet të jenë të pajisur me një kufje me mikrofoni ose ekuivalente dhe një buton transmetues të kontrollorët e fluturimit, për secilin piloti ose anëtar të kërkuar të ekuipazhit në vendin e tyre të caktuar.

CAT.IDE.H.330 Pajisjet e komunikimit me radio

a) Helikopterët duhet të kenë pajisje të komunikimit me radio sipas kërkesave të aplikueshme të hapësirës ajrore.

b) Pajisjet e komunikimit me radio duhet të shërbejnë për komunikim në frekuencën emergjente aeronautike 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Paneli përzgjedhës audio

Helikopterët që operojnë në kushte instrumentale (IFR) duhet të jenë të pajisur me një panel përzgjedhës audio që mund të përdoret nga çdo stacion i anëtarëve të kërkuar të ekuipazhit të fluturimit.

CAT.IDE.H.340 Pajisjet e Radios për operime vizuale (VFR) gjatë rrugëve me referenca vizuale navigimi

Helikopterët që operojnë në kushte vizuale (VFR) mbi rrugët me referenca vizuale navigimi, duhet të kenë pajisje radio komunikimi të nevojshme nën kushte normale përhapjeje të radios për të përmbushur:

a) Komunikimin me stacionet e duhura të tokës;

b) Komunikimin me stacionet përkatëse ATC nga çdo pikë që kontrollon hapësirën ajrore në të cilën janë të destinuara fluturimet;

c) Marrjen e informacioneve meteorologjike.

CAT.IDE.H.345 Pajisjet e komunikimit dhe navigimit për operime në kushte instrumentale (IFR) ose vizuale (VFR) gjatë rrugëve me referenca vizuale navigimi

a) Helikopterët që operojnë në kushte IFR ose VFR mbi rrugët me referenca vizuale navigimi duhet të kenë pajisje komunikimi dhe navigimi në përputhje me kërkesat e hapësirës ajrore të aplikueshme.

b) Pajisjet e komunikimit me radio duhet të përfshijnë të paktën dy sisteme të pavarura radiokomunikuese të nevojshme nën kushte normale të operimit për të komunikuar me një stacion në tokë të përshtatshëm nga çdo pikë në rrugë, duke përfshirë dhe devijimet.

c) Helikopterët duhet të kenë pajisje të mjaftueshme navigimi për të siguruar që, në rast të dështimit të një elementi të pajisjeve në çdo fazë të fluturimit, pajisjet e mbetura do të lejojnë navigimin e sigurt në përputhje me planin e fluturimit.

d) Helikopterët që operojnë në fluturime në të cilat synohet ulje në KPM duhet të kenë pajisje të përshtatshme në gjendje për të ofruar udhëzime në një pikë nga e cila mund të kryhet një ulje vizuale për çdo aerodrom në të cilën është i destinuar për të ulje në KPM dhe për çdo aerodrom alternativ të përcaktuar.

CAT.IDE.H.350 Transponderi

Helikopterët duhet të jenë të pajisur me një transponder radar sekondar për lartësinë e presionit (RSS) dhe ndonjë tjetër transponder RSS me kapacitetet e nevojshme për rrugën e fluturimit.

MIRATIMET SPECIFIKE [PJESA-SPA]

NËNPJESA A KËRKESAT E PËRGJITHSHME

SPA.GEN.100 Autoriteti kompetent

Autoriteti kompetent për lëshimin e një miratimi specifik për operatorin e transportit ajror tregtar do të jetë Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar i Republikës së Shqipërisë, si autoriteti në territorin e së cilës operatori ka vendin e tij kryesor të biznesit.

SPA.GEN.105 Aplikimi për një miratim specifik

a) Operatori që aplikon për lëshimin fillestar të një miratimi specifik do t'i sigurojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar dokumentacionin e kërkuar në nënpjesën e aplikueshme, së bashku me informacionin e mëposhtëm:

1. Emrin, adresën dhe adresën postare të aplikuesit;
2. Një përshkrim të operimeve të synuara.

b) Operatori duhet të dëshmojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, si më poshtë:

1. Përputhje me kërkesat e nënpjesëve të aplikueshme;
2. Se janë marrë parasysh elementet përkatëse të përcaktuara në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 "Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese".

c) Operatori duhet të ruajë të dhënat në lidhje me pikat "a" dhe "b" të paktën për kohëzgjatjen e operimit për të cilin kërkohet një miratim specifik, ose, nëse është e zbatueshme, në pajtim me aneksin III (pjesa-ORO).

SPA.GEN.110 Privilegjet e një operatori që zotëron një miratim specifik

Qëllimi i aktivitetit të miratuar për një operator zotërues të një Certifikate të Operatorit Ajror (AOC) duhet të dokumentohet dhe të detajohet në specifikimet operacionale të AOC.

SPA.GEN.115 Ndryshimet në një miratim specifik

Kur kushtet e një miratimi specifik ndikohen nga ndryshimet, operatori duhet të sigurojë dokumentacionin përkatës të organit kompetent dhe të marrë miratim paraprak për operimin.

SPA.GEN.120 Vazhdimësia e vlefshmërisë së një miratimi specifik

Miratimet specifike do të lëshohen për një kohëzgjatje të pakufizuar dhe do të mbeten subjekt i vlefshëm për operatorin që qëndron në përputhje me kërkesat që lidhen me miratimin specifik duke marrë parasysh elementet përkatëse të përcaktuara në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 "Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese".

NËNPJESA B OPERIMET E NAVIGIMIT TË BAZUARA NË PERFORMANCË (PBN)

SPA.PBN.100 operimet PBN

Avioni duhet të operohet në hapësira, rrugëkalime të caktuara ose në përputhje me procedurat që japin specifikime për navigimin e bazuar në performancë, vetëm

nëse operatorit i është dhënë një aprovim nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për të kryer këto operime. Për operime në hapësirën ajrore të përcaktuar në zonën e navigimit 5 (R-NAV 5 (zona bazë e navigimit B-RNAV)) nuk kërkohet miratim specifik.

SPA.PBN.105 Miratimi operacional PBN

Për të marrë një miratim për operimet PBN nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, operatori duhet të sigurojë dëshmi që:

- a) Që është marrë miratimi përkatës i vlefshmërisë ajrore i sistemit RNAV;
- b) Është krijuar një program trajnimi për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit të përfshirë në këto operime;
- c) Janë krijuar procedurat operative ku të specifikojnë:
 1. Pajisjet që mbarten, duke përfshirë kufizimet e tyre operative dhe shënimet e duhura në listën minimale të pajisjeve (MEL);
 2. Përbërja dhe kërkesat e eksperiencës së ekuipazhit të fluturimit;
 3. Procedurat normale;
 4. Procedurat e emergjencës;
 5. Monitorimin dhe raportimin e incidenteve
 6. Menaxhimin e të dhënave për navigimin elektronik.

NËNPJESA C OPERIMET ME PERFORMANCË TË SPECIFIKUAR MINIMALE TË NAVIGIMIT (MNPS)

SPA.MNPS.100 Operimet MNPS

Avioni do të operojë në hapësira ajrore me performancë të specifikuar minimale të navigimit (MNPS), në përputhje me procedurat suplementare rajonale, në të cilën janë vendosur specifikime të performancës minimale të navigimit, vetëm nëse atij i është dhënë një miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për të kryer operime të tilla.

SPA.MNPS.105 Miratimi operacional MNPS

Për të marrë një miratim operimi MNPS nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, operatori duhet të sigurojë dëshmi që:

- a) Pajisjet navigacionale përputhen me performancën e kërkuar;
- b) Ekranet e navigimit, treguesit dhe kontrollet janë të dukshme dhe të përdorshme nga çdo pozicion i pilotëve;
- c) Është krijuar një program trajnimi për anëtarët e ekuipazhit fluturues që përfshihen në këto operime;
- d) Janë krijuar procedurat operative të cilat specifikojnë:
 1. Pajisjet që duhet të mbahen, duke përfshirë kufizimet e saj operative dhe udhëzimet përkatëse në MEL;
 2. Përbërjen dhe kërkesat eksperiencës për ekuipazhin e fluturimit;
 3. Procedurat normale;
 4. Procedurat e emergjencës ku të përfshihen edhe ato të specifikuara nga autoriteti përgjegjës për hapësirën ajrore në fjalë;
 5. Monitorimin dhe raportimin e incidenteve.

NËNPJESA D OPERIMET NË HAPËSIRËN AJRORE ME MINIMUMIN E REDUKTUAR TË NDARJES VERTIKALE (RVSM)

SPA.RVSM.100 Operimet RVSM

Avioni do të operohet në hapësirën ajrore të caktuar ku aplikohet minimumi i reduktuar i ndarjes vertikale (RVSM) prej 300 m (1000 ft) midis nivelit të fluturimit (FL) 290 dhe 410, vetëm nëse operatorit i është dhënë një miratim nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar për të kryer operime të tilla.

SPA.RVSM.105 Miratimi operacional RVSM

Për të marrë një miratim operacional RVSM nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, operatori duhet të sigurojë dëshmi që:

- Është marrë miratimi për vlefshmërinë ajrore RVSM;
- Janë krijuar procedurat për monitorimin dhe raportimin e gabimeve të ruajtjes së lartësisë;
- Është krijuar një program trajnimi për anëtarët ekuipazhit të fluturimit të përfshirë në operime;
- Procedurat operative janë krijuar dhe specifikojnë:
 - Pajisjet që duhet të mbarten, përfshirë kufizimet operative dhe udhëzimet përkatëse në MEL;
 - Kërkesat për përbërjen dhe eksperiencën e ekuipazhit të fluturimit;
 - Planifikimin e fluturimit;
 - Procedurat para fluturimit;
 - Procedurat para hyrjes në hapësirën ajrore RVSM;
 - Procedurat në fluturim;
 - Procedurat pas fluturimit;
 - Raportimin e incidenteve;
 - Procedurat specifike operacionale rajonale.

SPA.RVSM.110 Kërkesat për pajisjet RVSM

Avionët e përdorur për operime në hapësirën ajrore RVSM duhet të jenë të pajisur me:

- Dy sisteme të pavarura të matjes së lartësisë;
- Një sistem për njoftimin e lartësisë;
- Një sistem të kontrollit automatik të lartësisë
- Një transponder radar vëzhgues sekondar (SSR) me sistem raportues të lartësisë që mund të jetë i lidhur me sistemin e matjes së lartësisë në përdorim për kontrollin e lartësisë.

SPA.RVSM.115 Gabimet e ruajtjes së lartësisë RVSM

a) Operatori duhet të raportojë ndodhitë e regjistruara ose të komunikuar për gabimet e ruajtjes së lartësisë të shkaktuara nga mosfunksionimi i pajisjeve të avionëve apo të natyrës operative, të barabarta me ose më të mëdha se:

- Një gabim total vertikal (TVE) prej ± 90 m (± 300 ft);
- Një gabim i sistemit të altimetrit (ASE) prej ± 75 m (± 245 ft); dhe
- Një devijim i lartësisë së caktuar (AAD) prej ± 90 m (± 300 ft).

b) Raportet e ndodhive të tilla do të dërgohen tek Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar brenda 72 orëve. Raportet duhet të përfshijnë një analizë fillestare të faktorëve shkaktues dhe masat e marra për të parandaluar përsëritjen e ndodhive.

c) Kur gabimet e ruajtjes së lartësisë regjistrohen apo merren, operatorit duhet të marrë masa të menjëhershme për të korrigjuar kushtet që shkaktuan gabimet dhe të sigurojë raporte korrigjimi, nëse kërkohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

NËNPJESA E**OPERIMET ME VIZIBILITET TË ULËT (LVO)****SPA.LVO.100 Operimet me vizibilitet të ulët**

Operatori duhet të kryejë operimet e mëposhtme me vizibilitet të ulët (LVO) vetëm kur miratohet nga organi kompetent:

- Operime në ngritje me vizibilitet të ulët (LVTO);
- Operime më të ulëta se standardet e kategorisë I (LTS CAT I);
- Operime standarde të kategorisë II (CAT II);
- Operime të tjera përveç kategorisë II (OTS CAT II);
- Operime standarde të kategorisë III (CAT III);
- Operime të afrimit me sisteme ndihmëse vizive (EVS) për të cilat aplikohet një kredit operacional për të ulur minimumin e diapazonit viziv të pistës (RVR) me më shumë se 1/3 e RVR të publikuara.

SPA.LVO.105 LVO Miratimi i LVO

Për të marrë një miratim LVO nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, operatori duhet të demonstrojë përputhshmërinë me kërkesat e kësaj nën pjese.

SPA.LVO.110 Kërkesat e përgjithshme operacionale

a) Operatori do të kryejë operime LTS CAT I vetëm nëse:

- Secili avion i përdorur është i certifikuar për operime të kategorisë II; dhe
- Afrimi kryhet:

i) I kombinuar automatikisht me një sistem uljeje automatike që kërkon miratim për operime CAT III; ose

ii) Duke përdorur në sistem të miratuar për ulje instrumentale (HUDLS) për të paktën 150 ft mbi pragun.

b) Operatori do të kryejë operime CAT II, OTS CAT II, II ose CAT III vetëm nëse:

- Secili avion i përdorur është i certifikuar për operimet me një lartësi vendimi (DH) më të vogël se 200 ft, ose pa lartësi vendimi (DH), dhe pajisur në përputhje me kërkesat të vlefshmërisë ajrore të aplikushme;
- Është krijuar dhe mbahet një sistem për regjistrimin e suksesit dhe dështimit të afrimit dhe/ose uljes automatike për të monitoruar sigurinë totale të operimit;
- Lartësia e vendimit është e përcaktuar me anë të një radio-altimetrit;

4. Ekuipazhi i fluturimit përbëhet nga të paktën dy pilot;

5. Të gjitha njoftimet për lartësinë poshtë 200 ft mbi pragun e aerodromit janë përcaktuar nga një radio-altimetër.

c) Operatori do të kryejë operime afrimi me përdorim të një EVS vetëm në qoftë se:

- EVS është certifikuar për qëllim të kësaj nën pjese, si dhe kombinon sensorët infra dhe informacionin e fluturimit në ekran;
- Për operimet me një RVR nën 550 m, ekuipazhi i fluturimit përbëhet nga të paktën dy pilotë;
- Për operimet CAT I, referimi vizual arrihet në të paktën 100 ft mbi pragun e aerodromit;
- Për procedurën e afrimit me udhëzim vertikal (APV) dhe operimet me afrim jopreciz (NPA), referimi vizual arrihet në të paktën 200 ft mbi pragun e aerodromit dhe përputhet me kërkesat e mëposhtme:

i) afrimi kryhet me përdorimin e një metode udhëzuesi vertikal të aprovuar për trajektoren e fluturimit;

ii) afrimi kryhet me përdorimin e një metode udhëzuesi vertikal të aprovuar për trajektoren e fluturimit;

iii) afrimi kryhet me përdorimin e një metode udhëzuesi vertikal të aprovuar për trajektoren e fluturimit;

iv) afrimi kryhet me përdorimin e një metode udhëzuesi vertikal të aprovuar për trajektoren e fluturimit;

v) afrimi kryhet me përdorimin e një metode udhëzuesi vertikal të aprovuar për trajektoren e fluturimit;

vi) afrimi kryhet me përdorimin e një metode udhëzuesi vertikal të aprovuar për trajektoren e fluturimit;

ii) segmenti i afrimit nga pika finale e tij (FAF) deri në pragun e pistës është drejtvizor dhe ndryshimi midis kursit të afrimit final dhe vijës qendrore të pistës nuk është më i madh se 2^0 ;

iii) trajektorja e afrimit final është e publikuar dhe nuk është më e madhe se 3.7^0 ;

iv) përbërësit e erës anësore të vendosur gjatë certifikimit të EVS nuk janë tejkaluar.

SPA.LVO.115 Kërkesat e lidhura me aerodromet

a) Operatori nuk duhet të përdorë një aerodrom për LVO me një vizibilitet më të ulët se 800 m, përveç nëse:

1. Aerodromi ka qenë i miratuar për operime të tilla nga shteti i tij; dhe

2. Janë krijuar procedura për vizibilitet të ulët (LVP).

b) Nëse operatori zgjedh një aerodrom ku nuk përdoret termi LVP, ai duhet të garantojë se ekzistojnë procedura ekuivalente të cilat përputhen me kërkesat LVP në aerodrom. Kjo situatë duhet të theksohet qartësisht në manualin e operimeve ose në manualin e procedurave ku të përfshijë udhëzime për ekuipazhin e fluturimit se si të përcaktojnë se LVP ekuivalente janë efektive.

SPA.LVO.120 Trajnimi dhe kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit

Operatori duhet të sigurojë se, përpara se të kryejë një LVO:

a) Çdo anëtar i ekuipazhit të fluturimit:

1. Përputhet me kërkesat e trajnimit dhe kontrollit të përshkruara në manualin e operimeve, ku të përfshihet trajnim me simulator fluturimi (FSTD), në operim me vlerat kufizuese të RVR/VIS (vizibiliteti) dhe DH specifike për tipin e operimit dhe avionit.

2. Është i kualifikuar në përputhje me standardet e përshkruara në manualin e operimeve.

b) Trajnimi dhe kontrolli kryhet në përputhje me një program të detajuar.

SPA.LVO.125 Procedurat operacionale

a) Operatori duhet të krijojë procedura dhe instruksione për t'u përdorur për LVO. Këto procedura dhe instruksione duhet të përfshihen në manualin e operimeve ose në manualin e procedurave dhe të përmbajnë detyrat e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit gjatë operimet në rulum, ngritje, afrim, takimit me tokën, uljes, bredhjes në pistë, dhe kalimit në rreth të dytë, sipas rastit.

SPA.LVO.130 Pajisjet minimale

a) Operatori duhet të përfshijë pajisjet minimale që duhet të jenë funksionale në nisje të një LVO në përputhje me Manualin e Fluturimit të Avionit (AFM) ose dokumente të tjera të miratuar në manualin e operimeve apo dhe në manualin e procedurave, sipas rastit.

b) Piloti në komandë/komandanti duhet të bindet se gjendja e avionit dhe e sistemeve të lidhura me to është e përshtatshme për operimin specifik që do të kryhet.

NËNPJESA F

OPERIMET NË DIAPAZON TË ZGJATUR ME AVIONË ME DY MOTORË (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Në operimet e transportit ajror tregtar, aeroplanët me dy motorë duhet të operohen përtej distancës së pragut të

përcaktuar në përputhje me CAT.OP.MPA.140, vetëm nëse operatorit i është dhënë një miratim operacional ETOPS nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

SPA.ETOPS.105 Miratimi operacional ETOPS

Për të marrë një miratim ETOPS nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, operatori duhet të sigurojë dëshmi që:

a) Kombinimi aeroplan/motor ka një miratim të projektit të tipit dhe besueshmërisë ETOPS për operimin e synuar;

b) Është krijuar një program trajnimi për anëtarët e ekuipazhit dhe gjithë personelin tjetër operacional të përfshirë në këto operime, si dhe ata janë të kualifikuar për të kryer operimin e synuar;

c) Organizimi dhe eksperiencia e operatorit janë të përshtatshme për mbështetjen e operimit të synuar;

d) Janë krijuar procedurat operative.

SPA.ETOPS.110 ETOPS Aerodromi alternativ në rrugë

a) Një aerodrom alternativ në rrugëkalim duhet të konsiderohet si i përshtatshëm, nëse, në kohën e synuar të përdorimit, ai është i disponueshëm dhe i pajisur me shërbimet ndihmëse si ato të trafikut ajror (ATS), ndriçim të mjaftueshëm, radiokomunikim, raportim të motit, ndihma për navigimin dhe shërbime të emergjencave dhe ka të paktën të disponueshme një procedurë afrimi instrumental.

b) Para kryerjes së një fluturimi ETOPS, operatori duhet të garantojë se është i disponueshëm një aerodrom alternativ, brenda kohës së devijimit të miratuar për operatorin, ose brenda një kohe devijimi të bazuar në gjendjen e avionit të marrë nga MEL, cilado qoftë më e shkurtër.

c) Operatori duhet të specifikojë çdo aerodrom alternativ ETOPS në rrugë, në planin operacional të fluturimit dhe në planin e fluturimit të ATS.

SPA.ETOPS.115 ETOPS Minimumet e planifikimit të aerodromit alternativ në rrugë

a) Operatori duhet të zgjedhë një aerodrom si alternativ në rrugë vetëm kur raportet ose parashikimet e motit, apo ndonjë kombinim i tyre, tregojnë se midis kohës së synuar të uljes deri në një orë pas kohës së fundit të mundshme të uljes, kushtet do të jenë të barabarta ose mbi minimumet e planifikimit të llogaritura duke shtuar kohët shtesë sipas tabelës 1.

b) Operatori duhet të përfshijë në manualin e operimeve metodën për përcaktimin e minimeve të operimit në ETOPS për aerodromin e planifikuar alternativ në rrugë.

Tabela 1

Minimumet e planifikimit për ETOPS në aerodrome alternative në rrugë

Lloji i afrimit	Minimumet e planifikimit
Afrimi preciz	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Afrimi jopreciz ose kalimi në rreth të dytë	MDA/H + 400 ft (*) RVR/VIS + 1500 m
(*) VIS: Vizibiliteti MDA/H: Lartësia minimale për zbritje	

NËNPJESA G

TRANSPORTI I MALLRAVE TË RREZIKSHME

SPA.DG.100 Transporti i mallrave të rrezikshme

Përveç siç është përcaktuar në aneksin IV (pjesa CAT) operatori duhet të transportojë mallra të rrezikshme

nëpërmjet ajrit vetëm nëse ai është miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

SPA.DG.105 Miratimi për transportin e mallrave të rrezikshme

Për të marrë miratimin për transportin e mallrave të rrezikshme, operatori në përputhje me instruksionet teknike, duhet:

a) Të krijojë dhe të mbajë një program trajnimi për personelin e përfshirë dhe t'i demonstrojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar që trajnimi i duhur i është dhënë të gjithë personelit;

b) Të përcaktojë procedurat operuese për të garantuar trajtim të sigurt të mallrave të rrezikshme në të gjithë hapat e transportit ajror, të cilat të përmbajnë informacione dhe instruksione, për:

1. Politikat e operatorit për transportin e mallrave të rrezikshme;

2. Kërkesat për pranimin, trajtimin, ngarkimin, vendosjen dhe ndarjen e mallrave të rrezikshme;

3. Veprimet që duhet të ndërmerren në një rast aksidenti ose incidenti të një avioni me mallra të rrezikshme në bord;

4. Reagimin në një situatë emergjente ku përfshihen mallrat e rrezikshme;

5. Heqjen e ndonjë ndotjeje të mundshme;

6. Detyrat e personelit të përfshirë, veçanërisht në përputhje me trajtimin në tokë dhe në avion;

7. Inspektimin për dëmtime, rrjedhje ose kontaminime;

8. Raportimin e aksidenteve dhe incidenteve me mallra të rrezikshme.

SPA.DG.110 Informacioni dhe dokumentimi i mallrave të rrezikshme

Operatori, në përputhje me instruksionet teknike, duhet:

a) Të informojë pilotin në komandë/komandantin:

1. Për mallrat e rrezikshme në bordin e avionit;

2. Për reagimin ndaj emergjencave në fluturim.

b) Të përdorë listë kontrollin për pranim;

c) Të sigurojë që mallrat e rrezikshme janë shoqëruar nga dokumenti i kërkuar i plotësuar nga personi që ofron transportin e mallrave të rrezikshme, përveç kur informacioni i aplikueshëm i mallrave të rrezikshme është siguruar në një formë elektronike.

d) Të sigurojë që, kur dokumenti i transportit të mallrave të rrezikshme është siguruar në një formë të shkruar, një kopje e dokumentit mbahet në tokë ku do të jetë i mundur të arrihet akses brenda një periudhe të arsyeshme deri sa mallrat të arrijnë destinacionin final.

e) Të sigurojë që kopja e informacionit të pilotit në komandë mbahet në tokë dhe që një kopje, ose një informacion që përmban ajo, të jetë lehtësisht e aksesueshme në aerodromet e nisjes së fundit dhe mbërritjes së planifikuar të radhës, deri pas fluturimit të cilit i referohet informacioni.

f) Të mbajë listë-kontrollin e pranim, dokumentin e transportit dhe informacionin e pilotit në komandë për të paktën 3 muaj pas përfundimit të fluturimit.

g) Të mbajë të dhënat trajnuese të të gjithë personelit për të paktën 3 vjet.

NËNPJESA H

OPERIMET E HELIKOPTERIT ME SISTEMET E IMAZHEVE VIZIVE TË NATËS

SPA.NVIS.100 Operimet me sisteme të imazheve vizive të natës (NVIS)

a) Helikopterët duhet të operohen në kushte vizuale VFR natën vetëm me ndihmën e NVIS nëse ato janë të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Për të marrë një miratim të tillë nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, operatori duhet:

1. Të operojë në transportin tregtar ajror (CAT) dhe të zotërojë një AOC CAT në përputhje me shtojcën III (pjesa-ORO);

2. Të dëshmojë tek organi kompetent:

i) pajtueshmëri me kërkesat e zbatueshme të përmbajtura në këtë nënpjesë;

ii) integrim të suksesshëm të të gjitha elementeve të NVIS.

SPA.NVIS.110 Kërkesat për pajisje për operimet NVIS

a) Para kryerjes së operimeve NVIS çdo helikopteri dhe të gjitha pajisjeve shoqëruese NVIS duhet t'i jetë lëshuar miratimi përkatës i vlefshmërisë ajrore në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 109, datë 2.10.2012 "Për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjesëve, si dhe certifikimin e organizatave të mirëmbajtjes dhe prodhuese".

b) *Radio lartësimatësi.* Helikopteri duhet të jetë i pajisur me një radio-lartësimatës në gjendje të emetojë një paralajmërim audio nën një lartësi të paracaktuar dhe një paralajmërim audio dhe vizual në një lartësi të zgjedhur nga piloti, që janë lehtësisht të dallueshme gjatë të gjitha fazave të fluturimit NVIS.

c) *Ndriçimi i përshtatshëm NVIS i avionit.* Për të zbutur sinjalet e reduktuara vizive periferike dhe nevojën për të rritur njoftimin e situatës, duhet të sigurohen si vijon:

1. Ndriçim të panelit të instrumenteve të përshtatshme NVIS, nëse është i instaluar, që mund të ndriçojë të gjitha instrumentet thelbësore të fluturimit;

2. Drita të përshtatshme NVIS;

3. Elektrik dore i përshtatshëm NVIS; dhe

4. Një mënyrë për heqjen ose fikjen e dritave të brendshme të papërshtatshme NVIS.

d) *Pajisjet suplementare NVIS.* Duhet të sigurohen pajisjet shtesë NVIS, si më poshtë:

1. Një burim rezervë ose i dytësor i energjisë për syze të shikimit natën (NVG);

2. Një kaskë me NVG përkatës të bashkëngjitur.

e) Të gjitha NVG e kërkuara në një fluturim NVIS duhet të jenë të të njëjtit lloj, prodhim dhe model.

f) *Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore*

1. Procedurat për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore duhet të përmbajnë informacionin e nevojshëm për kryerjen e mirëmbajtjes në vazhdim dhe inspektimeve të pajisjeve NVIS të instaluar në helikopter dhe duhet të mbulojnë, minimalisht:

i) transparencën dhe xhamat e helikopterit;

ii) ndriçimin NVIS;

iii) NVG; dhe

iv) çdo pajisje shtesë që mbështet operimet NVIS.

2. Çdo modifikim ose mirëmbajtje pasuese e avionit duhet të bëhet në përputhje me miratimin e vlefshmërisë ajrore të NVIS.

SPA.NVIS.120 Minimumet operative të NVIS

a) Operimet nuk duhet të kryhen nën minimumet e motit VFR për llojin e operimit që kryhet natën.

b) Operatori duhet të vendosë lartësi minimale tranziti ku mund të vazhdohet një ndryshim për në/nga një fluturim i ndihmuar.

SPA.NVIS.130 Kërkesat ekuipazhit për operatorin NVIS

a) *Përzgjedhja*. Operatori duhet të vendosë kriteret për përzgjedhjen e anëtarëve të ekuipazhit për detyrën NVIS.

b) *Përvoja*. Përvoja minimale për komandantin nuk duhet të jetë më pak se 20 orë fluturim VFR natën si piloti në komandë/komandant i një helikopteri para fillimit të trajnimit.

c) *Trajnimi operacional*. Të gjithë pilotët do të kenë përfunduar trajnimin operacional në përputhje me procedurat e NVIS të përmbajtura në manualin e operimeve.

d) *Trajnimet periodike*. Të gjithë pilotët dhe anëtarët e ekuipazhit që kryejnë operime NVIS duhet të kenë përfunduar tri fluturime NVIS në 90 ditët e fundit. Trajnimi periodik mund të rivendoset në një fluturim trajnimi në helikopter ose simulator fluturimi të plotë (FFS), i cili do të përfshijë elementet e pikës (f) (1).

e) *Përbërja e ekuipazhit*. Minimumi i ekuipazhit duhet të jetë më i madh se sa specifikohet:

1. Në manualin e fluturimit të avionit (AFM);
2. Për aktivitetin në fjalë; ose
3. Në miratimin operacional për operimet NVIS.

f) *Trajnimet dhe kontrollet e ekuipazhit*

1. Trajnimet dhe kontrollet duhet të kryhen në përputhje me një program të detajuar dhe të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dhe duhet të përfshihen në manualin e operimeve.

2. Anëtarët e ekuipazhit

i) programet e trajnimit të ekuipazhit duhet të përmirësojnë njohuritë e NVIS në mjedisin e punës dhe pajisjet; të përmirësojnë koordinimin e ekuipazhit; dhe të përfshijnë masa për të minimizuar rreziqet që lidhen me kushtet e vizibilitetit të ulët, si dhe NVIS procedurat normale dhe emergjente.

ii) Masat e referuara në pikën (f) (2) (I) duhet të vlerësohen gjatë:

iii) Kontrollit të aftësive natën; dhe

A) Kontrolleve të linjës.

B) SPA.NVIS.140 Informacioni dhe dokumentacioni

Operatori duhet të sigurojë që, si pjesë e analizave të rrezikut dhe procesit të menaxhimit, rreziqet e lidhura me ambientin NVIS janë minimizuar duke specifikuar në manualin e operimeve: përzgjedhjen, përbërjen dhe trajnimin e ekuipazhit; nivelet e kriterëve për pajisjet dhe mesazhet; minimumet dhe procedurat operative, me qëllim që operimet normale dhe anormale të përshkruhen dhe zvogëlohen siç duhet.

NËNPJESA I

OPERIMET ME GANXHE NË HELIKOPTER

SPA.HHO.100 Operimet me ganxhë në helikopter (HHO)

a) Helikopterët do të operohen për qëllime me ngarkesa të varura CAT vetëm nëse operatori është aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Për të marrë një miratim të tillë nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, operatori duhet:

1. Të operojë në CAT dhe të ketë një AOC CAT në përputhje me aneksin III (pjesa-ORO);

2. T'i dëshmojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar përputhje me kërkesat e përmbajtura në këtë nënpjesë.

SPA.HHO.110 Kërkesat e pajisjeve për HHO

a) Instalimi i të gjitha pajisjeve varëse në helikopter, përfshirë dhe pajisjet radio për të përmbushur kërkesat e SPA.HHO.115, si dhe çdo modifikim pasues, duhet të ketë një miratim të vlefshmërisë ajrore të përshtatshëm për funksionin e synuar. Pajisjet e varjes duhet të projektohen dhe testohen sipas standardit të duhur, siç kërkohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Instruksionet e mirëmbajtjes për pajisjet dhe sistemet HHO duhet të përcaktohen nga operatori në koordinim me prodhuesin dhe të përfshihen në programin e mirëmbajtjes së helikopterit, siç kërkohet nga urdhri i ministrit nr. 110, datë 2.10.2012 "Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra".

SPA.HHO.110 Komunikimi HHO

Komunikimi marrës dhe dhënës me radio duhet të krijohet me organizatën për të cilën ofrohet HHO dhe, ku të jetë e mundur, një mjet komunikimi me personelin në tokë në bazën HHO, për:

a) Operimet natën dhe ditën në det të hapur;

b) Operimet natën në tokë, përveç për HHO në një bazë operimi për emergjencat mjekësore me helikopter (HEMS).

SPA.HHO.125 Kërkesat e performancës për HHO

Përveç për HHO në një bazë operimi HEMS, HHO duhet të jetë në gjendje të funksionojë gjatë një dështimi të një motori kritik dhe me motorin (motorët) e mbetur, në regjimin e duhur pa rrezikuar personat apo ngarkesat e varura, personat në tokë apo dhe pronat.

SPA.HHO.130 Kërkesat e ekuipazhit për HHO

a) *Përzgjedhja*. Operatori duhet të përcaktojë kriteret për përzgjedhjen e anëtarëve të ekuipazhit fluturues për detyrat e HHO, duke marrë në konsideratë përvojën e mëparshme.

b) *Përvoja*. Minimumi i nivelit të përvojës për komandantin që kryen fluturimet HHO nuk duhet të jenë më pak se:

1. Në det të hapur:

i) 1000 orë si komandant/pilot në komandë i helikopterit, ose 1000 orë si pilot i dytë në HHO, nga të cilat 200 orë si pilot në komandë nën supervizim; dhe

ii) 50 cikle të varjes, në tokë nga të cilat 20 cikle duhet të bëhen natën nëse operimet kryhen natën, kur një cikël ngritje e ngarkesave nënkupton një cikël ulje dhe ngritje për ganxhën varëse.

2. Në tokë:

i) 500 orë si komandant/pilot në komandë të helikopterit, ose 500 orë si pilot i dytë në HHO, nga të cilat 100 orë si pilot në komandë nën supervizim.

ii) 200 orë përvojë operimi në helikopter e përftuar në një mjedis operimi të ngjashëm me operimet e synuara;

iii) 50 cikle ngritjeje, në të cilat 20 cikle duhet të bëhen natën nëse kryhen operime natën.

c) *Trajnimi dhe eksperiencia operacionale*. Përfundimi i suksesshëm i trajnimit në përputhje me procedurat HHO të përmbajtura në manualin e operimeve dhe eksperiencia përkatëse në rolin dhe mjedisin nën të cilin kryhen HHO.

d) *Trajnimet periodike*. Të gjithë pilotët dhe anëtarët e ekuipazhit që kryejnë HHO duhet të kenë përfunduar të paktën në 90 ditët paraardhëse:

1. Kur operojnë ditën, çdo kombinim i 3 cikleve të ngritjes natën ose ditën, në të cilën duhet të përfshijë një transmetim në dhe nga luhatja.

2. Kur operojnë natën, 3 cikle të ngritjes natën, në të cilën duhet të përfshijë një tranzicion për në dhe nga varja.

e) *Përbërja e ekuipazhit*. Minimumi i ekuipazhit për operimet ditën dhe natën duhet të deklarohet në manualin e operimeve. Minimumi i ekuipazhit do të varet nga tipi i helikopterit, kushtet e motit, tipi i detyrës dhe shtesat për operimet në det të hapur, vendi i mjedisit HHO, gjendja e detit dhe anijeve. Në asnjë rast minimumi i ekuipazhit nuk duhet të jetë më pak se një pilot dhe një anëtar ekuipazhi HHO.

f) *Trajnimi dhe kontrolli*

1. Trajnimi dhe kontrolli duhet të kryhen në përputhje me programet e detajuara dhe të miratuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dhe të përfshirë në manualin e operimeve.

2. Anëtarët e ekuipazhit:

i) Programet e trajnimit të ekuipazhit duhet: të përmirësojnë njohuritë e mjedisit të punës të HHO dhe pajisjet, të përmirësojnë koordinimin e ekuipazhit dhe të përfshijnë masat për minimizimin e rrezikut të lidhur me HHO, procedurat normale dhe emergjente, si dhe shkarkimin statik.

ii) Masat referuar në pikën (f)(2)(i) duhet të vlerësohen gjatë kontrollit në linjë, ditën me kushte meteorologjike vizuale, ose gjatë natës kur HHO natën janë ndërmarrë nga operatori.

SPA.HO.135 Udhëzime për pasagjerët HHO

Para çdo fluturimi HHO, pasagjerët duhet të udhëzohen dhe duhet të vihen në dijeni të rreziqeve të elektricitetit statik dhe kushteve të tjera HHO.

SPA.HHO.140 Informacioni dhe dokumentimi

a) Operatori duhet të sigurojë që, si pjesë e analizimit të rrezikut dhe procesit të menaxhimit, rreziqet e lidhura me ambientin HHO minimizohen duke specifikuar në manualin e operimeve: përzgjedhjen, përbërjen dhe trajnimin e ekuipazhit; nivelet e kriterëve për pajisjet dhe mesazhet; procedurat dhe minimumet operative, si ato normale dhe anormale të përshkruhen dhe zvogëlohen në mënyrën e duhur.

b) Ekstraktet përkatëse nga manuali i operimeve duhet të jenë të disponueshëm në organizatën së cilës i ofrohet HHO.

NËNPJESA J

OPERIMET PËR SHËRBIMET MJEKËSORE EMERGJENTE ME HELIKOPTERË

SPA.HEEM.100 Operimet për shërbimet mjekësore emergjente me helikopterë (HEMS)

a) Helikopterët duhet të përdoren për operimet e synuara HEMS nëse operatori është miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar.

b) Për të marrë të tilla miratime nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar, operatori duhet:

1. Të operojë në CAT dhe të zotërojë një AOC CAT në përputhje me aneksin III

2. T'i demonstrojë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar përputhje me kërkesat e kësaj nënpjese.

SPA.HEMS.110 Kërkesat e pajisjeve për operimet HEMS

Instalimi i të gjitha pajisjeve mjekësore të helikopterit, çdo modifikim dhe ku të jetë e përshtatshme, dhe operimi i tyre duhet të aprovohet në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 110, datë 2.10.2012 "Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra".

SPA.HEMS.115 Komunikimi

Plus kërkesave të CAT.IDE.H, helikopterët që kryejnë fluturime HEMS duhet të kenë pajisje komunikimi në gjendje për komunikim marrës-dhënës me organizatën për të cilën kryhet HEMS dhe, ku të jetë e mundur, komunikimi me personelin e shërbimit emergjent në tokë.

SPA.HEMS.120 Minimumi i operimit HEMS

a) Fluturimet HEMS që operohen në klasin 1 dhe 2 të performancës duhet të përputhen me minimumet e motit sipas tabelës 1 për fazat e nisjes dhe në rrugë të tyre. Në rast se gjatë fazës së rrugës, kushtet e motit bien nën bazën e reve apo nën minimumet e vizibilitetit, helikopterët e certifikuar për fluturime nën VMC duhet ta ndërpresin fluturimin ose të kthehen në bazë. Helikopterët e pajisur dhe të certifikuar për operime në Kushte Meteorologjike Instrumentale (IMC) mund ta ndërpresin fluturimin, të kthehen në bazë ose të kalojnë në një fluturim instrumental (IFR), duke marrë parasysh që ekuipazhi është i kualifikuar siç duhet.

Tabela 1

Minimumet operuese HEMS

2 pilotë		1 pilot	
DITËN			
Tavani	Vizibiliteti	Tavani	Vizibiliteti
500 ft e sipër	Siç përcaktohet nga minimumi i aplikueshëm i hapësirës ajrore	500 ft e sipër	Siç përcaktohet nga minimumi i aplikueshëm VFR i hapësirës ajrore
499-400 ft	1000 m (*)	499-400 ft	2000 m
399-300 ft	2000 m	399-300 ft	3000 m
NATËN			
Baza e reve	Vizibiliteti	Baza e reve	Vizibiliteti
1200 ft (**)	2500 m	1200 ft (**)	3000 m
(*) Gjatë fazës në rrugë vizibiliteti mund të reduktohet në 800 m për periudha të shkurtra kur duket toka nëse helikopteri manovrohet në një shpejtësi që do t'i mundësojë të vëzhgojë çdo pengesë në kohë për të shmangur përplasjen.			
(**) Gjatë fazës në rrugë, baza e reve mund të reduktohet në 1000 ft për periudha të shkurtra.			

b) Minimumi i motit për fazën e nisjes dhe në rrugë të një fluturimi HEMS që operon në klasin e performancës 3 duhet të jenë në lartësi 600 ft dhe një vizibilitet 1500 m. Vizibiliteti mund të reduktohet në 800 m për një periudhë të

shkurtër kur duket toka nëse helikopteri manovrohet në një shpejtësi që do t'i mundësojë të vëzhgojë çdo pengesë në kohë për të shmangur përplasjen.

SPA.HEMS.125 Kërkesat e performancës për operimet HEMS

a) Operimet e klasit 3 të performancës nuk duhet të kryhen në një ambient të papërshtatshëm.

b) Ngritjet dhe uljet.

1. Helikopterët që kryejnë operime në/nga një zonë e afërimit final dhe ngritjes (FATO) në një spital që ndodhet në një ambient të mbipopulluar të papërshtatshëm dhe që përdoret si bazë operimi për HEMS duhet të operohen në përputhje me klasin 1 të performancës.

2. Helikopterët që kryejnë operime në/nga një zonë e afërimit final dhe ngritjes (FATO) në një spital që ndodhet në një ambient të mbipopulluar të papërshtatshëm dhe që nuk përdoret si bazë operimi për HEMS duhet të operohen në përputhje me klasin 1 të performancës, përjashtuar rastet kur operatori ka një aprovim në përputhje me CAT.POL.H.225.

3. Helikopterët që kryejnë operime në/nga një bazë HEMS operimi të vendosur në një ambient të papërshtatshëm duhet të operohen në përputhje me klasin 2 të performancës dhe të përjashtohen nga miratimi i kërkuar nga CAT.POL.305(a), duke siguruar përputhshmëri me CAT.POL.H.305 (b)(2) dhe (b)(3).

4. Baza operative HEMS duhet të jetë në një madhësi të mjaftueshme për të siguruar toleranca të përshtatshme nga të gjitha pengesat. Për operime natën, baza duhet të jetë e ndriçuar për të lejuar identifikimin e bazës dhe çdo pengese në të.

SPA.HEMS.130 Kërkesat e ekuipazhit

a) *Përzgjedhja*. Operatori duhet të vendosë kritere për përzgjedhjen e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit për detyrat bazë, duke marrë parasysh eksperiencën e mëparshme.

b) *Eksperienca*. Niveli minimal i eksperiencës bazë për komandantin që kryen fluturime HEMS nuk do të jetë më pak se,

1. ose:

i) 1 000 orë si pilot në komandë/komandant në avion prej të cilave 500 orë të jenë si pilot në komandë/komandant në helikopterë; ose

ii) 1 000 orë si pilot i dytë në operime HEMS nga të cilat 500 orë të jenë si pilot në komandë nën supervizim dhe 100 orë si pilot në komandë/komandant të helikopterëve;

2. 500 orë eksperiencë operuese në helikopterë, e marrë në një ambient operacional të ngjashëm me operimin e synuar; dhe

3. Për pilotët e angazhuar në operacionet e natës, 20 orë VMC natën si pilot në komandë/komandant.

c) *Trajnimi operacional*. Përfundim të suksesshëm të trajnimit operacional në përputhje me procedurat HEMS të përmbajtura në manualin e operimeve.

d) *Trajnimi aktual*. Të gjithë pilotët që kryejnë operime HEMS duhet të kenë përfunduar një minimum prej 30 minutash fluturim me referenca instrumentale në një helikopter ose simulator fluturimi brenda 6 muajve të fundit.

e) *Përbërja e ekuipazhit*

1. *Fluturimet ditën*. Ekuipazhi minimal për fluturime ditën duhet të jetë një pilot dhe një anëtar ekuipazhi teknik

HEMS;

i) Kjo mund të reduktohet në një pilot vetëm, kur:

A) Në bazën e operimit kërkohet komandanti për të marrë pajisje mjekësore shtesë. Në raste të tilla anëtar i ekuipazhit teknik HEMS mund të lihet për të ndihmuar personat e sëmurë apo të plagosur teksa komandanti kryen fluturimin.

B) Pas mbërritjes në bazën operative HEMS, instalimi i barelës pengon anëtarin e ekuipazhit teknik HEMS për t'u ulur në ndenjësën e parë.

C) Pasagjeri mjekësor kërkon asistencën e anëtarin të ekuipazhit teknik HEMS në fluturim;

ii) në rastet e parashikuara në paragrafin "i", minimumet operacionale duhet të jenë siç përcaktohen në kërkesat e aplikueshme të hapësirës ajrore; minimumet operacionale HEMS të përmbajtura në tabelën 1 të SPA.HEMS.120 nuk duhet të përdoren.

iii) vetëm në rastet e përshkruara në paragrafin (i)(A), komandanti mund të ulet në një bazë operimi HEMS pa ekuipazhin teknik që ta asistojë nga ndenjësja e parë.

3. *Fluturimet natën*. Minimumi i ekuipazhit për fluturime natën duhet të jetë:

i) dy pilotë; ose

ii) një pilot dhe një anëtar ekuipazhi teknik HEMS në zona specifike gjeografike të përcaktuara nga operatori në manualin e operimeve duke marrë parasysh pikat e mëposhtme:

A) Referencat e duhura në terren;

B) Sistemin e ndjekjes së fluturimit për gjithë misionin HEMS;

C) Besueshmërinë e mjeteve të raportimit të motit;

D) Listën minimale të pajisjeve HEMS;

E) Vazhdimësinë e konceptit të një ekuipazhi;

F) Kualifikimin, trajnimin fillestar dhe periodik të ekuipazhit minimal;

G) Procedurat operuese, përfshirë koordinimin e ekuipazhit;

H) Minimumet e motit; dhe

I) Konsideratat shtesë për shkak të kushteve specifike të vendndodhjes.

f) *Trajnimi dhe kontrolli i ekuipazhit*

1. Trajnimi dhe kontrolli duhet të kryhet në përputhje me një program të detajuar të aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar dhe të përfshihet në manualin e operimeve.

2. Anëtarët e ekuipazhit:

i) programet e trajnimit të ekuipazhit duhet të përmirësojnë njohuritë mbi ambientin dhe pajisjet e HEMS; të përmirësojnë koordinimin e ekuipazhit dhe të përfshijnë masa për të minimizuar rreziqet e lidhura me tranzitin në fluturim në kushte të ulëta vizibiliteti, zgjedhjen e bazave operuese të HEMS dhe profilet e afërimit dhe nisjes;

ii) masat e referuar në pikën (f)(2)(i) duhet të vlerësohen gjatë:

A) Kontrolleve të aftësisë me kushte VMC ditën, ose natën kur nga operatori ndërmerren operime HEMS natën; dhe

B) Kontrollat në linjë.

SPA.HEMS.135 Informimi i pasagjerëve mjekësorë dhe i personelit tjetër HEMS

a) *Pasagjerët mjekësorë*. Para çdo fluturimi HEMS, apo para serive të fluturimit, pasagjerët mjekësorë duhet të informohen për të siguruar se ata janë njohur me ambientin e punës dhe pajisjet HEMS, mund të operojnë pajisjet mjekësore dhe të emergjencave në bord dhe mund të marrin pjesë në procedurat e hyrje-daljeve të emergjencave.

b) *Personeli i shërbimeve emergjente në tokë*. Operatori duhet të marrë të gjitha masat e arsyetueshme për të siguruar se personeli i shërbimeve emergjente në tokë është njohur me ambientin e punës dhe pajisjet HEMS dhe me rreziqet e lidhura me operimet në tokë në një bazë operimi HEMS.

c) *Pacientët mjekësorë*. Pavarësisht CAT.OP.MPA.170, një informacion duhet të jepet vetëm nëse kushtet mjekësore e lejojnë këtë gjë.

SPA.HEMS.140 Informacioni dhe dokumentimi

a) Operatori duhet të sigurojë se, si pjesë e procesit të analizimit dhe menaxhimit të rrezikut, rreziqet e lidhura me ambientin HEMS janë të minimizuara duke specifikuar në manualin e operimeve: përzgjedhjen e përbërjes dhe trajnimit të ekuipazheve, nivelet dhe kriteret e pajisjeve; minimumet dhe procedurat operative, me qëllim që operimet normale dhe ato të mundshme anormale të përshkruhen dhe zvogëlohen sa më shumë.

b) Ekstrakte relevante nga manuali i operimeve duhet të jenë të disponueshme për organizatën për të cilën ofrohet shërbimi HEMS.

SPA.HEMS.145 Komoditetet e bazës operative HEMS

a) Nëse kërkohet që ekuipazhi të qëndrojë në gatishmëri me një kohë reagimi prej më pak se 45 minuta, akomodimi i posaçëm duhet të sigurohet pranë çdo baze operimi.

b) Në secilën bazë operative pilotëve duhet t'u sigurohen komoditetet për të marrë informacionin aktual dhe të parashikimit të motit, si dhe duhet t'u sigurohen komunikime me njësinë e shërbimit të trafikut ajror (ATS). Komoditete të përshtatshme duhet të jenë të disponueshme për planifikimin e të gjitha detyrave.

SPA.HEMS.150 Furnizimi me karburant

a) Kur misioni HEMS kryhet në kushte vizuale (VFR) brenda një zone lokale të përcaktuar gjeografike, mund të përdoret planifikimi standard i furnizimit me karburant, duke marrë parasysh që operatori vendos për karburantin rezervë përfundimtare për të garantuar se, gjatë përmbushjes së misionit, karburanti i mbetur të mos jetë më pak se një sasi e mjaftueshme, për:

1. 30 minuta fluturim në kushte normale të lundrimit;

2. Kur operon brenda një zone që siguron vende uljeje të përshtatshme, 20 minuta fluturim në shpejtësi normale në regjim ekonomik.

SPA.HEMS.155 Rifurnizimi me karburant, me pasagjerë në imbarkim, në bord ose në zbarkim

Kur komandanti konsideron si të nevojshëm rifurnizimin me karburant me pasagjerë në bord, ai mund të kryhet me rotorë të ndaluar ose në lëvizje duke marrë parasysh se janë përmbushur kërkesat e mëposhtme:

a) Dyert në anën e furnizimit me karburant duhet të jenë të mbyllura;

b) Dyert në anën tjetër jo të furnizimit duhet të jenë të hapura, nëse e lejon moti;

c) Pajisjet zjarrfikëse të një shkalle të përshtatshme duhet të pozicionohen me qëllim që të jenë në dispozicion të menjëhershëm në rast zjarri;

d) Personeli i mjaftueshëm duhet të jetë në dispozicion për të lëvizur pacientët larg helikopterit në rast zjarri.

