

URDHËR
Nr. 152, datë 9.4.2014

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI
OPERIMET ME AVIONËT ULTRA TË LEHTË**

Në mbështetje të pikës 4, neni 102, të Kushtetutës, si dhe në përputhje me ligjin nr. 10 040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar me ligjin nr. 10484, datë 24.11.2012,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Mbi operimet me avionët ultra të lehtë”, sipas tekstit të rregullore bashkëlidhur këtij urdhri dhe pjesë integrale e tij.

2. 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
MBI OPERIMET ME AVIONËT ULTRA TË LEHTË

Neni 1
Zbatimi

1.1 Kjo rregullore zbatohet për avionët ultra të lehtë të regjistruar në Regjistrin e Aviacionit Civil Shqiptar, për fluturimet me avionë ultra të lehtë brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, për privilegjet dhe përgjegjësitë e pronarëve/përdoruesve të avionëve ultra të lehtë, si dhe për të drejtat dhe privilegjet e Autoritetit të Aviacionit Civil.

1.2 Mbi det dhe zona të hapura ku nuk ushtrohet sovranitet, fluturimi me avionët ultra të lehtë të regjistruar në Shqipëri kryhen në përputhje me nenet e kësaj rregullore dhe në përputhje me instruksionet e ofruara nga Shërbimi i Trafikut Ajror të çdo Rajoni Informacioni Fluturimesh (FIR).

Neni 2
Përkufizime

Për qëllimin e kësaj rregulloreje, përkufizimet e përdorura kanë kuptimin e mëposhtëm:

“Pranuar do të thotë jo i kundërshtuar nga AAC-ja, si i përshtatshëm për qëllimin e synuar.

“Miratuar” do të thotë i dokumentuar nga AAC-ja, duke dhënë autorizim si i përshtatshëm për qëllimin e synuar.

“Avion” do të thotë një mjet që mund të marrë mbështetje në atmosferë nga kundërveprimet e ajrit të ndryshme nga kundërveprimet e ajrit kundrejt sipërfaqes së tokës.

“Avion ultra i lehtë”- është një avion jokompleks me jo më shumë se dy ndenjësë me peshë maksimale ngritjeje (MTOM), deri në:

- 300 kg për avionë me një ndenjësë;
- 450 kg për avionë me dy ndenjësë;
- 330 kg për avionë amfibë me një ndenjësë;
- 495 kg për avionë amfibë me dy ndenjësë.

“Avion ultra i lehtë i regjistruar në Shqipëri” është një

avion ultra i lehtë, të cilit i është dhënë shenja e kombësisë dhe e identifikimit nga AAC-ja.

“Inspektor avioni” është një person i autorizuar sipas nenit 5.3 të kësaj rregulloreje, që është përgjegjës për inspektimet në rastin e lëshimit ose rinovimit të lejes së operimit në pajtim me standardet e parashikuara në fuqi.

“AAC” do të thotë Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Shqipërisë, i përcaktuar, me ligjin nr. 10233, datë 11.2.2010, i ndryshuar.

“Ekzaminues” është një person juridik i autorizuar nga një organizatë e certifikuar trajnimit dhe i pranuar nga AAC-ja sipas nenit 5.2 të kësaj rregulloreje, që kryhen ekzaminimin praktik në rastin e lëshimit të një lejeje për të operuar një avion ultra të lehtë në pajtim me standardet e parashikuara në këtë rregullore.

“FIR” (*Flight Information Region*), rajon informacioni fluturimi: Një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara, brenda së cilës ofrohen shërbime të dhënies së informacionit dhe të njoftimeve për fluturimin.

“IFR” (*Instrumental Flight Rules*) do të thotë një fluturim që kryhet sipas rregullave instrumentale të fluturimit.

“MTOM” (*Maximum Take-Off Mass*) do të thotë pesha maksimale e lejuar për ngritje.

(TPF) “Trajnim periodik fluturimi” do të thotë trajnim dhe kontroll fluturimi, duke përfshirë teorinë dhe praktikën që merren në intervale të rregullta për të siguruar që zotëruesi i një licence përmbush kërkesat kompetente për ushtrimin e privilegjeve të licencës.

“VFR” (*Visual Flight Rules*) do të thotë një fluturim që kryhet sipas rregullave vizuale të fluturimit.

Neni 3
Dispozita të përgjithshme

3.1 Përdorimi i avionit ultra të lehtë për transport ajror tregtar nuk lejohet. Pjesëmarrja në demonstrime ajrore, duke përdorur avionë ultra të lehtë, nëse mblidhen bileta, nuk konsiderohet për qëllim tregtar, me kusht që piloti ose pronari të mos marrë kompensim për pjesëmarrje.

3.2 Pronari/përdoruesi i një avioni ultra të lehtë është përgjegjës për pagesën e të gjitha detyrimeve që janë të nevojshme për plotësimin kriterëve të rëndësishme për operimin e sigurt të avionit dhe për sigurinë e fluturimit.

3.3 Për të operuar një avion ultra të lehtë të regjistruar në Shqipëri, brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, piloti në komandë duhet ketë një licencë të tipit përkatës të vlefshme nga një shtet i huaj, të validuar nga AAC-ja.

Megjithatë, me kërkesë drejtuar AAC-së, personave që qëndrojnë përkohësisht në Republikën e Shqipërisë dhe të licencuar nga një autoritet kompetent i huaj për të operuar avionë ultra të lehtë mund t’iu jepet leje të operojnë një avion ekuivalent brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, për një periudhë maksimale 90 ditë, me kusht që personi në fjalë i dokumenton AAC-së që ai/ajo ka marrë trajnimin e barasvlershëm sipas kërkesave kombëtare dhe sipas parashikimit të nenit 10 të kësaj rregulloreje.

3.4 Fluturimet brenda territorit të Republikës së Shqipërisë me një avion ultra të lehtë të regjistruar në një shtet tjetër, duhet të kryhen vetëm nëse është marrë

paraprakisht autorizimi nga AAC-ja, por jo për një periudhë më të gjatë se 30 ditë. Ky autorizim do të jepet vetëm nëse:

a) standardi teknik i avionit përmbush kërkesat e nënparagrafit 4.1 të kësaj rregulloreje;

b) është lidhur një siguracion ndaj palëve të treta për avionin në pajtim me ligjin nr. 10 040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar;

c) është paraqitur një plan fluturimi operativ tek ATC-ja.

3.5 Transportimi i mallrave me avionë ultra të lehtë nuk lejohet.

3.6 Përcaktimet e ligjit nr. 10 040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, dhe urdhrat të ministrit nr. 68, datë 10.6.2011, “Për miratimin e rregullores për raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil”, zbatohen edhe për avionët ultra të lehtë në pajtim.

Neni 4

Përgjegjësitë

4.1 Pronari/përdoruesi, që operon avionin ultra të lehtë, është përgjegjës për:

a) mirëmbajtjen e avionit në pajtim me kërkesat e mirëmbajtjes së prodhuesit;

b) përdorimin e avionit vetëm në mënyrën e përshkruar në udhëzimet e prodhuesit;

c) mbajtjen e avionit në gjendje të sigurt për fluturim, duke përfshirë dispozitat e paragrafëve 6.1 dhe 6.2.

Përgjegjësitë e mësipërme duhet të vërtetohen me anë të një certifikate teknike të lëshuar nga prodhuesi apo nga një organizatë e autorizuar prej tij.

4.2 Piloti, përveç respektimit të akteve ligjore dhe nënligjore, si dhe të vendimeve të autoriteteve, është i detyruar që përpara fillimit të fluturimit dhe në çdo fazë të tij, të jetë i sigurt që fluturimi të kryhet në siguri të plotë, duke pasur në konsideratë kushtet meteorologjike, efikasitetin e mjetit, kushtet individuale psikofizike, stërvitjen personale dhe çdo rrethanë tjetër kohe dhe vendi dhe, për rrjedhojë, të përcaktojë masat që duhet të ndërmerret, me qëllim që fluturimi të mos rezultojë i rrezikshëm për sigurinë e tij apo të tjerëve.

4.3 AAC-ja duhet të sigurojë që ekzaminimet praktike të kryhen në pajtim me nënparagrafët 10.6.1(e), 10.6.2 dhe 10.6.3 të kësaj rregulloreje për këto mjete.

4.4 AAC-ja duhet të sigurojë që trajnimi bazë, trajnimi për tipin dhe trajnimet periodike të fluturimit (TPF) të kryhen në pajtim me parashikimet e kësaj rregulloreje, si dhe të kryhen në organizata të autorizuar për trajnim.

4.5 AAC-ja duhet të sigurojë lëshimin dhe rinovimin e një lejeje fluturimi vetëm kur avioni përmbush kërkesat sipas parashikimit në paragrafin 6.2 të kësaj rregulloreje dhe nëse është i sigurt për fluturim.

4.6 AAC-ja duhet të sigurojë që inspektimi dhe menaxhimi i zhurmës së avionit të kryhen në pajtim me standardet e përcaktuara nga prodhuesi ose nga një organizatë e autorizuar prej tij.

Neni 5

Ekzaminuesit dhe inspektorët e avionit

5.1 Si instruktor pa privilegje ekzaminimi për avionët ultra të lehtë, pranohet nga AAC-ja vetëm një person i cili ka marrë kualifikimet e nevojshme nga një organizatë e certifikuar

trajnimi. Personi në fjalë duhet të jetë:

a) zotërues i një licence klasifikimi si pilot privat ose i klasifikimit si instruktor/instruktor i parë me avionë ultra të lehtë, përfshirë dhe:

- privilegjin për të operuar një avion ultra të lehtë me një person të dytë në bord, sipas parashikimit të paragrafit 7.10; dhe

- kalimin e provimit teorik dhe praktik me një rezultat të pranueshëm nga një organizatë e autorizuar trajnimi që është pranuar nga AAC-ja; dhe

- operimin e 25 orëve në klasën e avionit ultra të lehtë për të cilin personi në fjalë do të pranohet, duke përfshirë një minimum prej 10 orësh brenda 12 muajve të fundit.

b) zotëruesi i një privilegji për të operuar një avion ultra të lehtë, përfshirë dhe:

- eksperiencë si pilot në komandë i një avioni ultra të lehtë për të paktën 10 në 12 muaj pas marrjes së privilegjit për të operuar avionin ultra të lehtë. Megjithatë, zotëruesit e licencës për pilot privat (avion) dhe licencës për deltaplan zbresin në 10% të orëve të fluturimit, megjithatë zbritje jo më të madhe se 50 orë; dhe

- të paktën 25 orë eksperiencë në klasën e avionit ultra të lehtë, për të cilin personi në fjalë duhet të pranohet; dhe

- përfundimin e programit të trajnimit për instruktor nga një organizatë e certifikuar me një rezultat të pranueshëm.

5.1.1 Për ushtrimin e privilegjeve të tij/saj si instruktor për avionin ultra të lehtë pa privilegje ekzaminimi, personi në fjalë duhet:

a) të ketë marrë TPF-në për instruktor avioni ultra të lehtë brenda 24 muajve të fundit në një organizatë të autorizuar trajnimi; dhe

b) të ketë marrë një kohë fluturimi si instruktor avioni ultra të lehtë për të paktën 10 orë ose të ketë marrë TPF-në për instruktor avioni ultra të lehtë brenda 12 muajve të fundit.

5.2 AAC-ja do të pranojë si instruktor me privilegje ekzaminimi, vetëm personat e autorizuar nga një organizatë e certifikuar trajnimi, të cilët duhet:

a) të jenë të kualifikuar si instruktor nga një organizatë e autorizuar trajnimi;

b) të kenë akumuluar një kohë fluturimi prej të paktën 50 orë si instruktor;

c) të kenë marrë licencën për të operuar një avion ultra të lehtë për të paktën 24 muaj, duke përfshirë eksperiencën e fluturimit për të paktën 200 orë si pilot në komandë në klasën e avionit ultra të lehtë për të cilin personi në fjalë do të jetë ekzaminues. Megjithatë, zotëruesit e licencës për pilot privat (avion) dhe licencës për deltaplan zbresin në 10% të orëve të fluturimit, megjithatë zbritje jo më të madhe se 100 orë;

d) të ketë përfunduar programin e trajnimit për instruktor në një organizatë të autorizuar trajnimi me një rezultat të pranueshëm; dhe

e) të konsiderohet i përshtatshëm nga AAC-ja për të trajtuar detyrën.

5.2.1 Për ushtrimin e privilegjeve të tij si ekzaminues i autorizuar nga një organizatë e certifikuar, personi në fjalë duhet:

a) të ketë privilegje si instruktor; dhe

b) të ketë përfunduar një kohë fluturimi prej të paktën 20 orë si pilot në komandë të një avioni ultra të lehtë brenda të paktën 12 muajve, përveç orëve që kërkohen për të ushtruar privilegjet e tij si instruktor.

5.3 Për pranimin nga AAC-ja si inspektor avioni vetëm

si i autorizuar nga prodhuesi avionit dhe për të ushtruar më vonë aktivitetet e inspektimit të avionit, personi në fjalë duhet:

a) të ketë përfunduar programin e trajnimit për inspektor avioni me një rezultat të pranueshëm në një organizatë të autorizuar trajnimi; dhe

b) të konsiderohet i përshtatshëm konform rregulloreve në fuqi për këtë qëllim për të trajtuar detyrën.

5.4 Pranimi i një personi si ekzaminues ose inspektor avionësh mund të tërhiqet nëse AAC-ja gjykon që personi në fjalë nuk vazhdon të jetë i përshtatshëm për të trajtuar detyrat me të cilat ka të bëjë pranimi.

5.5 Dokumentacioni në formën e licencës së validuar nga AAC-ja për të qenë instruktor, ekzaminues ose inspektor avioni i kthehet AAC-së jo më vonë se një muaj pas anulimit të privilegjeve të cilave iu referohet.

Neni 6

Leje për pajisjet dhe fluturimin

6.1 Pajisjet

6.1.1 Një avion ultra i lehtë mban shenjat e kombësisë dhe të identifikimit të caktuar nga AAC-ja dhe vendosja e shenjave bëhet në pajtim me urdhrin e ministrit nr. 113, datë 12.10.2012, "Për miratimin e rregullores "Për regjistrin e avionëve civilë".

6.1.1.1 Shenjat e kombësisë dhe identifikimit përbëhen nga:

a) flamuri i Republikës së Shqipërisë;

b) shenja e shtetësisë "ZA"; dhe

c) shenja e regjistrimit me tri karaktere (shkronja/numra) që i caktohet avionit nga AAC-ja.

6.1.2 Identifikimi i mjetit kryhet nën kujdesin e AAC-së, pasi pronari paraqet një kërkesë të vërtetuar të shoqëruar me dokumentet e mëposhtme në dy kopje:

a) dy fotografi të mjetit të parë anash dhe nga poshtë;

b) certifikata teknike e lëshuar nga konstruktori apo nga një organizatë e autorizuar nga ai;

c) deklarata e pronarit për përputhshmërinë e mjetit me karakteristikat e përcaktuara.

Deklarata duhet të përmbajë këto të dhëna: strukturën e mjetit (njëvendësh apo dyvendësh), nëse ka apo jo motor, fuqinë e motorit, peshën efektive të mjetit pa ngarkesë, përmasat (gjerësia me hapjen maksimale të krahëve, gjatësia dhe lartësia) të shprehura në centimetra, firmën prodhuese të mjetit dhe/ose motorit nëse bëhet fjalë për produkte industriale, ngjyrën e mjetit.

Duhet të përmbajë, gjithashtu, emërtimin e shoqërisë së sigurimit dhe figuracionin përkatës.

6.1.3 Një avion ultra i lehtë duhet të përmbushë kufizimet e mëposhtme:

a) nuk duhet të ketë më shumë se dy ndenjëse;

b) shpejtësia minimale është shpejtësia e ulët ose shpejtësia minimale ekuivalente në konfigurimin e uljes që nuk i kalon 35 nyje (65 km/orë) shpejtësi ajrore të kalibruar (CAS);

c) aeroplanët dhe helikopterët që nuk kanë më shumë se dy ndenjëse, duhet të kenë një peshë maksimale ngritjeje (MTOM), prej jo më shumë se:

- 300 kg për një avion me një ndenjëse; ose

- 450 kg për një avion dy ndenjëse; ose

- 330 kg për një avion amfib me një ndenjëse; ose

- 495 kg për një avion amfib me dy ndenjëse, me kusht

që, nëse operon si hidroplan/helikopter dhe si aeroplan/helikopter, ai përfshihet në kufizimet MTOM, sipas rastit;

- 472,5 kg për një avion me dy ndenjëse, të pajisur me një sistem parashutimi të rikuperimit të plotë të montuar në trupin e avionit;

- 315 kg për një avion me një ndenjëse të pajisur me një sistem parashutimi të rikuperimit të plotë të montuar në trupin e avionit; dhe për aeroplanët që kanë shpejtësi të ulët ose shpejtësinë minimale të qëndrueshme në konfigurimin e uljes që nuk kalon 35 nyje shpeshtësi ajrore e kalibruar (CAS);

d) Xhiroplan me një ose dy ndenjëse me një peshë ngritjeje maksimale që nuk i kalon 560 kg;

e) Ngarkesa minimale shtesë, domethënë pesha e personave në bord dhe pesha e karburantit të përdorshëm që duhet të jetë e mundur të mbartë minimalisht, pa kaluar MTOM, është të paktën sa më poshtë:

- 100 kg për një avion me një ndenjëse;

- 175 kg për një avion me dy ndenjëse;

f) Gryka e furnizimit të rezervuarit duhet të ketë të identifikuar një tekst që tregon tipin e miratuar të karburantit dhe sasinë e karburantit të përdorshëm brenda rezervuarit, p.sh.: AVGAS, Octan 100LL, 40 l i përdorshëm;

6.1.4 Një avion ultra i lehtë duhet të ketë pajisjet e mëposhtme:

a) Nëse një avion ultra i lehtë përdoret për fluturim në hapësirë ajrore të Republikës së Shqipërisë, ai duhet të ketë pajisjet me instrumentet e mëposhtme:

- Pajimet e detyrueshme sipas udhëzimeve të prodhuesit;

- Transponderin;

- Altimetrin;

- Shpejtësimatësin;

- Variometrën;

- Busullën manjetike;

- Stacionin e radios;

- Kutinë e ndihmës së shpejtë;

- Rripat e sigurimit;

- Instrumentin ose metodën e matjes së sasisë së karburantit në fluturim (nëse është i pajisur me motor);

- Pajisje pluskimi mbi ujë për fluturimet mbi ujë;

- Pllakë zjarrruduese me numrin serial dhe shenjën e regjistrimit të avionit.

Pajisjet e përmendura në nënparagrafin 6.1.4 (a) kalibrohen çdo 24 muaj dhe rishikohen në pajtim me rregulloret specifike, gjë e cila vërtetohet me anë të një certifikate teknike të validuar, të firmosur nga një person i autorizuar nga prodhuesi.

b) Gjatë fluturimit, në avionin ultra të lehtë duhet të jetë i disponueshëm dokumentacioni i mëposhtëm:

- leja e fluturimit;

- certifikata e regjistrimit;

- siguracioni;

- regjistri i avionit (logbook);

- manuali i fluturimit;

- licenca për të operuar me stacionin e radios.

6.1.5 Nëse avioni ultra i lehtë është i pajisur me një sistem emergjence për hedhjen e një parashute shpëtimi, ai duhet të jetë i miratuar nga prodhuesi.

6.1.6 Nëse mbartet transmetuesi lokator i emergjencave (ELT), ai duhet të përputhet me standardet e përcaktuara në urdhrin e ministrit të Punëve Publike dhe Transportit nr. 92, datë 28.9.2011, “Për miratimin e rregullores mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil”, nënpjesa K, pika OPS 1.820.

6.2 Leja e fluturimit

6.2.1 Një avion ultra i lehtë mund të përdoret vetëm nëse ai ka një leje të vlefshme fluturimi të lëshuar nga AAC-ja.

Për të marrë lejen e fluturimit, pronarët/përdoruesit e avionëve ultra të lehtë duhet të paraqesin kërkesën dhe dokumentet e duhura për të vërtetuar se mjeti është i sigurt për fluturim.

6.2.2 Kërkesa përmban sa më poshtë:

a) të dhënat personale të aplikuesit, si dhe të dhëna për licencën;

b) raportin e inspektimit të mbushur nga një prej inspektorëve të avionëve të autorizuar nga prodhuesi i avionit;

c) përshkrimin e hollësishëm të avionit;

d) dokumentacionin që provon se niveli maksimal i zhurmës, i vlerësuar me A dhe që del nga avioni me fuqi maksimale motori në zonat e operimit normal, përputhet me rregulloret përkatëse;

e) dokumentacionin për një siguracion ndaj palëve të treta në pajtim me ligjin nr. 10040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, ndryshuar me ligjin nr. 10484, datë 24.11.2011.

6.2.3 Një leje fluturimi bëhet e pavlefshme, kur:

a) nuk paraqitet, për një periudhë të paktën 2-vjeçare, një certifikatë teknike të lëshuar nga prodhuesi apo një organizatë e autorizuar nga ai, që vërteton se avioni është në gjendje teknike të përshtatshme për fluturim;

b) avioni ndryshon pronar;

c) avioni dëmtohet në mënyrë të konsiderueshme, sipas përshkrimit në nënparagrafin 6.2.4.1;

d) mbulesa ose pjesë të avionit zëvendësohen;

e) modifikohet konfigurimi motor/helikë i avionit ose sistemi i shkarkimit të gazrave;

f) avioni ndryshohet në peshë të konsiderueshme, sipas parashikimit në nënparagrafin 6.2.4.1, duke përfshirë dhe riparimet strukturore të krahëve, trupit, bishtit, organeve të tokës ose këmbëve të motorit;

g) AAC-ja konstaton që avioni nuk vazhdon të jetë në gjendje të sigurt për fluturim;

h) nuk ka siguracion të vlefshëm ndaj palëve të treta për avionin;

i) avioni nuk është inspektuar nga inspektorë të autorizuar nga prodhuesi;

j) avioni nuk vazhdon të përmbushë kërkesat e zhurmës për lëshimin e një leje fluturimi; ose

k) leja e fluturimit është lëshuar dy vjet më parë ose avioni ultra i lehtë ka fluturuar 200 orë, cilado të arrihet e para.

6.2.4 Një leje fluturimi i dorëzohet AAC-së pa vonesë brenda një muaji nga data që ajo bëhet e pavlefshme.

6.2.4.1 Dëmtimi serioz dhe ndryshimi i konsiderueshëm është dëm ose ndryshim i tillë që ka efekt të dukshëm mbi peshën, balancën, fuqinë strukturore, sigurinë operationale, cilësitë operationale,

zhurmën, ventilimin e karburantit, nxjerrjen e gazrave ose cilësi të tjera që ndikojnë në sigurinë e fluturimit.

6.2.5 AAC-ja mund të caktojë kufizime për operimin e avionëve në lejen e fluturimit.

6.2.6 Pronari/përdoruesi i avionit është nën detyrimin e mbajtjes së një regjistri për avionin në pajtim me rregulloret dhe kërkesat e tjera shtesë të caktuara nga AAC-ja. Para futjes së regjistrit në përdorim, ai autorizohet nga AAC-ja.

Neni 7

Kushte operationale

7.1 Një avion ultra i lehtë, në çdo kohë, operohet në përputhje me rregullat ajrore në fuqi, megjithatë zbatohen përjashtimet e mëposhtme:

7.1.1 Fluturimet kryhen me VFR (Rregullat e Fluturimit Vizual) vetëm në periudhën nga lindja e diellit në perëndimin e tij dhe fluturimet në hapësirën ajrore në klasat D, E, F dhe G, kryhen vetëm kur shikueshmëria është të paktën 5 km.

7.1.2 Fluturimet (në ngritje, horizontal apo ulje) nuk kryhen mbi ose në distanca horizontale më afër se 150 metra nga zonat e banuara dhe 300 metra nga zonat me popullsi të dendur, duke përfshirë zonat me shtëpi pushimi, vende kampingu të populluar dhe grumbullime të mëdha të personave në terren të hapur.

7.1.3 Fluturimet në lartësi mbi 10 000 ft (3 050 metra) mbi nivelin e detit nuk lejohen.

7.1.4 Fluturimet brenda zonës së kontrollit dhe zonave të aeroportit kryhen në pajtim me një leje që merret nga njësia e kontrollit të trafikut ajror në fjalë. Fluturimet brenda zonave të informacionit të trafikut dhe sferave të informacionit të trafikut dhe zonave të trafikut kryhen vetëm me marrëveshje paraprake me njësinë e shërbimit të trafikut ajror në fjalë dhe në pajtim me kushtet e caktuara nga njësia.

7.1.5 Ngritja dhe ulja mund të kryhen në çdo zonë të përshtatshme pasi të merret leje nga organet kompetente dhe nga ato lokale për përdorimin e tyre, por duke mos cenuar ndalimet apo kufizimet e vendosura nga autoritetet kompetente civile e ushtarake.

7.1.6 Ndalohen fluturimet në ose më afër se 5 km nga aerodromet ushtarake, përveç rasteve të veçanta të emergjencave.

7.1.7 Ngarkesa e motorit më e lartë se fuqia maksimale e motorit në zonën e operimit normal aplikohet vetëm gjatë ngritjes dhe marrjes së lartësisë.

7.2 Gjatë fluturimit nuk lejohen të mbarten lëndë djegëse në bord jashtë sistemit të karburantit të avionit.

7.3 Një person i dytë mund të mbartet vetëm në fluturime jofitimprurëse, me kusht që:

a) pas përfutimit të privilegjit për operimin e avionit ultra të lehtë, piloti në komandë duhet të ketë të akumuluar një kohë fluturimi si pilot në drejtimin e avionit ultra të lehtë prej të paktën 25 orësh, gjatë të cilave ai/ajo të ketë bërë të paktën 50 ngritje/ulje nën mbikëqyrjen e një organizate të certifikuar trajnimi; dhe

b) para fluturimit, piloti në komandë të ketë bërë 3 ngritje dhe 3 ulje me tipin e avionit në fjalë brenda 30 ditëve të fundit nën mbikëqyrjen e një organizate të certifikuar trajnimi.

7.3.1 Nëse piloti në komandë ka përfutur privilegjin për të operuar avionin ultra të lehtë në pajtim me nënparagrafin 9.1 dhe për të mbartur shoqërues në tipa të tjerë avioni,

kërkesa për kohën e fluturimit është që të jenë bërë të paktën 10 orë dhe të paktën 20 ngritje dhe 20 ulje. Piloti në komandë duhet të përmbushë kërkesat e nënparagrafit 7.10 (b) në lidhje me numrin e ngritjeve dhe uljeve brenda të paktën 30 ditëve.

7.4 Personat në bord gjatë fluturimit duhet të kenë të vendosur rripat e sigurimit.

7.5 Piloti në komandë gjatë fluturimit duhet të vendosë syzet e sigurisë, përjashtuar rastet kur leja e fluturimit të avionit përcakton “kabinë e mbyllur”.

Neni 8

Sigurimi

8.1 Avionët nuk mund të operohen nëse nuk janë të mbuluar nga sigurimi i përgjegjësisë civile për dëme që u shkaktohen të tretëve në tokë dhe pas një përplasjeje në fluturim.

8.2 Në respektim të dispozitës së mësipërme, pronari i mjetit, edhe në rastet kur nuk do ta përdorë personalisht mjetin, apo kur dikush do të përdorë mjetin e dikujt tjetër, është i detyruar të kontrollojë nëse detyrimi është respektuar dhe, në mungesë të kësaj, të kujdeset për mbulimin me siguracion.

Neni 9

Pranimi i licencave të huaja

9.1 Për të fluturuar në territorin e Republikës së Shqipërisë, pronari/zotëruesi i avionit apo përdoruesi duhet të ketë një licencë të lëshuar nga një shtet i huaj dhe të validuar nga AAC-ja.

9.2 Me kërkesë të zotëruesit, autoriteti mund të lëshojë një licencë validimi shqiptare për pilotët e avionëve ultra të lehtë, mbi bazën e një licence të vlefshme të lëshuar nga një shtet i huaj.

9.3 Para lëshimit të një licence validimi, aplikanti duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

a) duhet të ketë një licencë të vlefshme të marrë në një shtet tjetër;

b) të demonstrojë nivelin e njohurive teorike të kryera në një organizatë të autorizuar trajnimi;

c) të paraqesë kontrollin e aftësisë së fluturimit të kryer nga një ekzaminues i një organizate të autorizuar për trajnim;

d) të ketë një certifikatë të vlefshme për gjendjen mjekësore të klasit I ose II;

e) të ketë përfunduar të paktën 30 orë fluturimi në një avion ultra të lehtë.

9.4 Me kërkesë të zotëruesit, autoriteti mund të vlefësojë një licencë të huaj për pilotët e avionëve ultra të lehtë.

Periodha e vlefshmërisë së validimit nuk duhet të jetë më e gjatë se një vit ose deri në skadimin e vlefshmërisë së licencës fillestare/validimit përkatës, nëse ajo skadon brenda vitit.

Neni 10

Privilegjet e ekuipazhit fluturues

10.1 Mbajtësit e një licence për avionë ultra të lehtë duhet të veprojnë pa përfitime si pilotë në komandë në operacionet jofitimprurëse në kategorinë e duhur të avionëve.

10.2 Piloti në komandë është zotërues i një licence të

validuar nga AAC-ja për të operuar avionë ultra të lehtë ose të një licence tjetër për të operuar avionin, helikopterin, deltaplanin ose xhiroplanin ultra të lehtë të plotësuar me një klasifikim tipi (*type rating*) për avion ultra të lehtë.

10.2.1 Me qëllim që të përftoheshin privilegjet si pilot në komandë të një avioni ultra të lehtë, zotëruesit e një licence tjetër nga ajo për të operuar avionë ultra të lehtë (ref. paragrafin 10.2), duhet të kenë marrë një trajnim prej të paktën 5 orësh fluturimi dhe teorinë shtesë të autorizuar nga një organizatë e certifikuar trajnimi dhe pranuar nga AAC-ja.

10.3 Validimi i licencës për të operuar një avion ultra të lehtë lëshohet vetëm për tipat e avionëve për të cilët është kaluar provimi praktik në një organizatë të autorizuar trajnimi.

10.3.1 Validimi lëshohet nga AAC-ja, me kërkesë të aplikantit, nëse ai përmbush kërkesat e lëshimit të parashikuara në paragrafin 10.6 të kësaj rregulloreje.

10.4 Validimi i licencës për të operuar një avion ultra të lehtë lëshohet për një periudhë maksimale prej 2 vjetësh. AAC-ja, megjithatë, në raste të veçanta, mund të përcaktojë një datë tjetër skadence.

10.5 Licenca e validuar jep privilegjin e funksionimit si pilot në komandë në klasën e avionëve ultra të lehtë në të cilët është kaluar provimi praktik.

10.6 Kërkesat e lëshimit

10.6.1 Aplikanti duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

a) Të ketë mbushur moshën 18 vjeç;

b) Të jetë i pajisur me një certifikatë mjekësore të klasit I ose II në përputhje me përcaktimet e urdhrit të ministrit nr. 35, datë 23.3.2012, “Për miratimin e rregullores për kriteret dhe procedurat e licencimit të ekuipazhit fluturues, organizatave të trajnimit dhe seksioneve aeromjekësore”;

c) Të ketë kaluar provimet teorike për licencën e pilotit privat në përputhje me përcaktimet e urdhrit të ministrit nr. 35, datë 23.3.2012, “Për miratimin e rregullores për kriteret dhe procedurat e licencimit të ekuipazhit fluturues, organizatave të trajnimit dhe seksioneve aeromjekësore”, si dhe një provim të organizuar nga një organizatë e autorizuar trajnimi;

d) Të ketë kryer një trajnim teorik dhe praktik për mjetin në fjalë pranë një organizate të autorizuar trajnimi;

e) Gjatë provimit praktik, aplikanti duhet t’i provojë ekzaminuesit që është i kualifikuar:

- të përmbushë detyrat që i takojnë një piloti në komandë në lidhje me përgatitjen, kryerjen dhe përfundimin e një fluturimi VFR;

- të marrë ato vendime dhe/ose masa që mund të jenë të nevojshme nëse një situatë e bën të pamundur ose të pajustifikuar të vazhdojë me fluturimin sipas grafikut;

- të zbatojë njohuritë aeronautike dhe të ushtrijë gjykim të mirë dhe aftësi të mira fluturimi;

- të operojë avionin në fjalë në manovrime normale dhe jonormale fluturimi; dhe

- të përdorë procedurat e emergjencës të parashikuara për avionin në fjalë.

10.6.2 Kërkesat për licencën e pilotit për avion ultra të lehtë, duhet të jenë si më poshtë:

I. Njohuritë:

- Aplikanti duhet të ketë kaluar provimin në:

a) rregullat në lidhje me operimin e avionit, duke përfshirë shërbimet e trafikut ajror, praktikat dhe procedurat;
b) aspektet praktike të fluturimeve mbi territorin e vendit;

c) teoria e fluturimit dhe e avionit në operime të kufizuara, natyra dhe pasojat e mundshme të paqëndrueshme me referime të veçanta për avionin për të cilin është dhënë licenca;

d) praktikat e sigurimit dhe procedurat e emergjencës në fluturim.

II. Eksperienca

- Aplikanti duhet të kenë plotësuar të paktën 30 orë fluturimi ose praktikë fluturimi në avionë, ku të përfshihen të paktën:

a) 15 orë fluturim instruksioni në çift në klasin në të cilin do të zhvillohet testimi i aftësive;

b) 6 orë kohë fluturimi vetëm nën mbikëqyrje, që përfshin 3 orë fluturim vetëm në rrugëkalim me të paktën 1 fluturim të tillë në distancë të gjatë, ku të përfshihet një ndalesë e plotë në një aerodrom tjetër nga ai i nisjes.

- Kreditimi. Aplikuesit me eksperiencë të mëparshme si pilotë në komandë mund të kreditohen me kërkesat e pikës “a”.

Sasia e kreditimit duhet të vendoset nga organizata e autorizuar e trajnimit, ku piloti vazhdon kursin e trajnimit, në bazë të testit të fluturimit para hyrjes, por në çdo rast duhet:

1. Të mos kalojë kohën totale të fluturimit si pilot në komandë;

2. Të mos kalojë 50% të orëve të kërkuara në paragrafin “a”;

3. Të mos përfshijë kërkesat e (a)(2).

10.6.3 Provimi praktik, i përmendur në nënparagrafin 10.6.1(e), përfshin një pjesë të ushtrimeve të përfshira në programin e trajnimit të miratuar. Procedurat dhe manovrimet kryhen në një mënyrë të sigurt dhe në pajtim me rregulloret ekzistuese. Për më tepër, në provim përmblidhet një test për njohuritë teorike të aplikantit. Provimi zhvillohet në një avion me dy ndenjësë, ku ekzaminuesi është piloti në komandë.

10.6.4 Ekzaminuesi, i cili merr në provim, nuk duhet të ketë marrë pjesë në trajnimin praktik të aplikantëve.

10.7 Ushtrimi i privilegjeve

Piloti në komandë mund t'i ushtrojë privilegjet e tij/saj, pasi:

a) ka kaluar TPF-në për një avion ultra të lehtë për klasën në fjalë për një instruktor të miratuar TPF brenda 24 muajve të fundit para se të bëhet fluturimi, ose të ketë kaluar provimin praktik, sipas parashikimit në nënparagrafin 10.6.1(e);

b) ka përfutur një kohë fluturimi prej të paktën 5 orë, duke përfshirë 10 ngritje dhe 10 ulje brenda 12 muajve të fundit ose të ketë kaluar TPF-në për një avion ultra të lehtë të klasës në fjalë te një instruktor i TPF-së i miratuar;

c) ka marrë trajnimin e tipit në fjalë;

d) të mbartë dokumentacionin e një certifikimi të vlefshëm mjekësor gjatë fluturimit;

e) të mbajë një regjistër personal të autorizuar; dhe

f) të mbartë një licencë të vlefshme gjatë fluturimit dhe të jetë në gjendje të dokumentojë që kushtet nga “a” deri “e” janë përmbushur.

10.7.1 Koha e fluturimit për avionin ultra të lehtë nuk mund të llogaritet në kohën e fluturimit për kategoritë e tjera të avionëve.

10.8 Rinovimi i validimit

10.8.1 Një zotërues i një licence avioni ultra të lehtë, i cili për një periudhë prej dy vjetësh nuk ka pasur një certifikatë të vlefshme mjekësore ose nuk ka përmbushur kushtet e paragrafit 10.7 (a) ose (b), ia dorëzon licencën AAC-së.

10.8.1.1 Me qëllim rimarrjen e licencës, që është dorëzuar sipas nënparagrafit 10.8.1 dhe të merren privilegjet e licencës së ripërfutur, personi në fjalë duhet:

a) të mos përjashtohet nga marrja e licencës;

b) të ketë një certifikatë mjekësore; dhe

c) të ketë kaluar testet teorike dhe praktike nga fillimi në një organizatë të autorizuar trajnimi sipas parashikimit nga AAC-ja për lëshimin e licencës për avionët ultra të lehtë.

10.9 Trajnimi tip

10.9.1 Trajnimi tip për klasa të tjera avionësh ultra të lehtë të ndryshëm nga ai për të cilën është lëshuar licenca bëhet duke kaluar një provim praktik për avionin e klasës në fjalë në një organizatë të miratuar trajnimi, që pranohet nga AAC-ja, nëse zotëruesi i licencës ka marrë trajnim praktik në pajtim me standardet e trajnimit të miratuara nga AAC-ja.

10.9.2 Trajnimi tip për një tip tjetër nga ai për të cilin është kaluar provimi praktik më sipër në nënparagrafin 10.6.1(e) bëhet në pajtim me standardet e trajnimit të miratuara nga AAC-ja që aplikohen në një organizatë të certifikuar trajnimi.

Neni 11

Përfshirjet

11.1 Përfshirjet mund të lejohen kur gjykohet që mangësitë e konstatuara nuk cenojnë minimum e kërkuar, të përcaktuar nga AAC-ja në bazë të një vlerësimi të sigurisë.

11.2 Afati maksimal i nevojshëm, për përmbushjen e mangësive, është për një periudhë kohore deri në 90 ditë.